

De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State
Postbus 20019,
2500 EA Den Haag

Beroepsschrift

Voorschoten, 24 februari 2015,

Hierbij komt Milieudefensie te Amsterdam, in deze aangelegenheid, blijkens bijgevoegde machtiging van de directeur van de vereniging, vertegenwoordigd door:

Gerrit Peter Both, adres: Van Hamellaan 22, 2252 BM Voorschoten,
en
Petrus Adrianus de Krom, adres: Haarlemmerweg 52, 2316 AE Leiden,

bij uw Raad in beroep tegen het besluit van Provinciale Staten van Zuid-Holland van 10 december 2014 tot vaststelling van het **Inpassingsplan Rijnlandroute (PIP)**.

Belang van Milieudefensie bij de aangevochten beslissing.

Milieudefensie heeft conform haar statuten (bijlage) als doelstelling een bijdrage te leveren aan het oplossen en voorkomen van milieuproblemen en het behoud van cultureel erfgoed, alsmede te streven naar een duurzame samenleving, dit alles op mondiaal, nationaal, regionaal en lokaal niveau in de meest ruime zin, een en ander in het belang van de leden van de vereniging en in het belang van de kwaliteit van het milieu, de natuur en het landschap in de meest ruime zin voor huidige en toekomstige generaties.

De vereniging tracht haar doel te bereiken door het kritisch volgen van al die ontwikkelingen in de samenleving die effect hebben op het gebied van natuur, milieu, landschap en duurzaamheid, het beïnvloeden van de besluitvorming daartoe door middel van het gebruik maken van alle daartoe geëigende en geoorloofde middelen, het verrichten en doen verrichten van onderzoek, het verspreiden en verstrekken van informatie in de meest ruime zin, het verkrijgen van rechterlijke uitspraken en het uitvoeren van alle handelingen en acties die de vereniging nodig acht om haar doel te bereiken.

Aantasting van waardevolle landschappen.

In onze zienswijze van 14 april 2014 hebben wij betoogd dat de aanleg van de Rijnlandroute door de Oostvlietpolder en door de Papenwegse en Zuidwijkse polders structureel tot grote verstoringen en aantasting van belangrijke landschappelijke en cultuurhistorische waarden zal leiden.

Ter illustratie van deze stelling verwezen we naar enkele recente ontwikkelingen in elk van deze twee gebieden:

- a. De gemeente Leiden heeft ervan afgezien om de Oostvlietpolder om te vormen tot een bedrijfsvestigingsgebied. In 2010 ging de gemeente om en noemde de polder een 'essentiële schakel tussen open landschappen in het Groene Hart (Land van Wijk en Wouden) en het Duin-, Horst en Weidegebied'. Doel van het gemeentelijke beleid werd het versterken van de rust en de weidsheid van het landschap. Als bestemming werd agrarische bedrijfsvoering en extensieve dagrecreatie bepaald. In 2013 is

een nieuw weidevogelgebied 't Vogelhoff in het zuidelijke deel van de polder aangelegd. De provincie Zuid-Holland heeft deze beleidswijziging in 2013 in het Provinciale Structuurplan overgenomen en gerespecteerd.

Overigens vormt de zuidelijke Oostvlietpolder als ecologische verbindingzone (evz) onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur ; de polder is echter, in de woorden van de provincie, 'tot op heden nog niet als zodanig ingericht'.

- b. De Papenwegse en Zuidwijkse polders maken deel uit van wat Duin, Horst en Weiden wordt genoemd, het groene gebied tussen de stedelijke agglomeraties van Den Haag, Leiden en Zoetermeer en de kust. Jarenlang was het een zgn 'rijksbufferzone', later was het deel van de Ecologische Hoofdstructuur. Als gevolg van rijksbezuinigingen werd deze status door de Provincie Zuid-Holland geschrapt en beperkt tot de smalle verbinding bij Maaldrift in het noorden tegen de gemeente Leiden aan. Ook hieraan is nog geen invulling gegeven.

De drie direct betrokken gemeenten Leidschendam-Voorburg, Voorschoten en Wassenaar hebben in 2001 het 'Pact van Duivenvoorde' gesloten met als doel het gebied gezamenlijk open te houden en te versterken als groene zone. De Provincie Zuid-Holland heeft hen verzocht een gezamenlijke toekomstvisie te formuleren. Dit heeft geleid tot het Landschapsonwikkelingsplan (LOP) van februari 2012 van de drie genoemde gemeenten, waarin de waarden van het gebied worden benoemd, de doelstelling wordt geformuleerd om kwaliteit en identiteit van het gebied te handhaven en te versterken, stapsgewijze verstedelijking tegen te gaan, de ecologische verbindingen te handhaven en barrières te slechten.

Het gebied is een van de laatste grote strandwallengebieden in het land met een typerende variatie aan landschappen en natuurlijke kenmerken en cultuurhistorische eigenschappen.

Met deze verwijzingen beklemtoonden we dat het hier gaat om een alom door velen gewaardeerd en gerespecteerd groen gebied, dat het alleszins waard is om niet verder aan te tasten, maar open, groen en rustig te houden.

Wie dat anders wil gaat in tegen wat alle overheden in deze regio meermalen als beleid hebben bepaald en wat vele betrokken bewoners, bezoekers, ondernemers en organisaties belangrijk en waardevol vinden.

Aantasting van deze landschappen kan alleen worden toegestaan als het om werkelijk evidente en zwaarwegende openbare belangen gaat en er geen reëel alternatief voorhanden is, het bekende 'nee-tenzij-principe', dat in diverse provinciale beleidsstukken wordt onderschreven.

De provincie zelf formuleerde het in de Visie Ruimte en Mobiliteit 2013 (pagina 29 en 31) nog scherper: '*.. dat dit soort belangrijke weidevogelgebieden zo bijzonder, waardevol en kwetsbaar (is), dat de instandhouding en mogelijk verdere ontwikkeling van de waarden die ze vertegenwoordigen voorrang heeft boven alle andere ontwikkelingen*'.

In dit soort gebieden moet volgens de provincie "aanpassing" ("een ontwikkeling van relatief beperkte omvang die niet past bij de aard van het landschap, of een gebiedseigen ontwikkeling die niet past bij de schaal van het landschap") en "transformatie" ("een verandering van een gebied van dusdanige aard en omvang dat er een nieuw landschap ontstaat") worden uitgesloten.

Uit het antwoord op onze zienswijze blijkt dat de provincie niet ontkent dat de aanleg van de Rijnlandroute aanzienlijke schade aan milieu en landschap zal toebrengen; evenmin wijst de provincie de stelling af dat het om bijzondere en waardevolle weidevogelgebieden gaat en om ecologische verbindingzones die bescherming verdienen.

De provincie stelt echter dat voldaan is aan de wettelijke eisen om een MER en een MKBA op te stellen en dat mitigerende en compenserende maatregelen zullen worden getroffen.

Nergens blijkt echter dat er werkelijk sprake is van een uitdrukkelijke afweging tussen aard en ernst van het openbaar belang aan de ene kant, alsmede de taxatie of reële alternatieven mogelijk zijn en aan de andere kant de schade die deze variant van de verbinding aan het bijzondere landschap zal aanbrengen. De provincie acht kennelijk aan de plicht om deze afweging te maken, voldaan door de mitigatie en compensatie in het plan op te nemen.

Milieudefensie acht deze (manier van) besluitvorming in strijd met het eigen provinciaal beleid, onzorgvuldig en ook in strijd met het motiveringsbeginsel.

Nut en noodzaak van de Rijnlandroute

In onze zienswijze geven wij aan te betwijfelen of de aanleg van de Rijnlandroute wel nodig en nuttig is. Wij wijzen erop dat de gehanteerde bevolkings- en verkeersprognoses van voor 2008 dateren en sinds die tijd aanzienlijke bijstelling verdienen. Ook uit recente rapporten van de nationale planbureaus ('Welvaart en leefomgeving, een scenariostudie voor Nederland in 2040') en CE-Delft, (november 2013, 'Uitbreiding snelwegen, nodig of overbodig? Review van het gebruik van economische scenario's bij doorrekening van MIRT-projecten') en uit regelmatige verkeerstellingen die in opdracht van de gemeente Leiden worden gehouden, blijkt dat allerlei ontwikkelingen in het gebied passen in een brede trend van stagnerende groei :

- de oorspronkelijk geplande Rijksweg 11 west is door het Rijk van het rijkswegenplan afgevoerd als minder urgent en niet rendabel
- de bevolkingsgroei in Nederland en ook in de Leidse regio stagneert
- de woningbouwplanning op de locatie Valkenburg blijft ver achter bij de aannames uit de periode van de planning van de weg
- de werkgelegenheid in de regio groeit niet en stabiliseert hoogstens
- er is sprake van aanzienlijke leegstand van kantoren en bedrijfsterreinen in het gebied
- de behoefte aan een betere en snellere verbinding voor motorvoertuigen ten behoeve van bijv. het BioSciencepark in Leiden en de veiling Flora in Rijnsburg groeit niet , resp. neemt zelfs af als gevolg van wijzigingen in bedrijfsprocessen
- het verkeersaanbod op de bestaande route van de N206, waarvoor de Rijnlandroute in hoofdzaak als vervanging is bedoeld, sinds 2008 is niet meer toegenomen en is op andere oost-westverbindingen in en om de stad zelfs afgenomen
- uit kentekenonderzoek in 2007 (SWINGH Haaglanden) is gebleken dat op de bestaande route circa 70% van de gebruikers een bestemming in Leiden of Voorschoten heeft, waarvoor de Rijnlandroute geen alternatief zou bieden
- de bestaande route kent slechts enkele concrete knelpunten, die met beperkte maatregelen oplosbaar zijn

De provincie antwoordt op onze en andere vergelijkbare zienswijzen slechts in summere zin door te wijzen op een prognose van het PBL 2010, die stelt dat de schommelingen in het verkeersaanbod van de afgelopen jaren binnen de marges van de gehanteerde minimum- en maximum-groeiscenario's blijven. De provincie stelt vervolgens eenvoudig, dwz zonder nadere onderbouwing, dat de verkeersstroom op de Rijnlandroute 'zeker tot in 2030 binnen de bandbreedte van de groeiscenario's zal vallen'.

Er bestaan echter niet of nauwelijks prognoses van gemeentelijke bouwplannen of van verkeersaanbod die verder gaan dan het jaar 2020, zodat deze bewering beter een 'bezwering' kan worden genoemd. Verder is onduidelijk wat in dit verband met bandbreedte wordt bedoeld, aangezien de scenario's geen bandbreedtes kennen.

Ook gaat de provincie niet inhoudelijk in op de vele aangeduide ontwikkelingen die een verdere groei van het verkeer onwaarschijnlijk maken.

Milieudefensie is van mening dat nut en noodzaak van de Rijnlandroute onvoldoende zijn aangetoond, dat al helemaal geen sprake is van een 'bijzonder en groot openbaar belang', zoals de provincie zelf nodig acht om een ingreep in waardevolle landschappen te rechtvaardigen. Het besluit is derhalve onvoldoende gemotiveerd en onzorgvuldig.

Milieudefensie is verder van mening dat de ontwikkelingen in bevolkingsomvang, werkgelegenheid en verkeersstromen zodanig zijn geweest in de afgelopen 6 à 7 jaar, dat uitstel van de aanleg, dan wel fasering ervan en het eerst oplossen van de knelpunten in de bestaande route redelijk en zorgvuldig is. Het weigeren door de provincie om deze knelpunten op te lossen als eerste fase van de aanleg van de route is niet redelijk en niet zorgvuldig.

Alternatieve oplossingen

In onze zienswijze hebben wij aangegeven dat er wel degelijk redelijke en realistische alternatieve mogelijkheden zijn om te voorzien in de behoefte aan een betere afwikkeling van oost--west-verkeer langs de zuidkant van Leiden.

- a. De eerste en belangrijkste mogelijkheid is om voorlopig alleen de knelpunten in de bestaande route (N 206 tussen A4 en A44) op te lossen. Het gaat om het oostelijk aan deze route gelegen Lammenschansplein en het westelijke knooppunt Plesmanlaan/Ir Tjalmaweg met de A44.

Eigenlijk is dit niet een alternatief voor de Rijnlandroute, het is een onderdeel van de geplande route, waarin ook de provincie heeft voorzien. Dit onderdeel wordt dan ook de ‘no-regret-maatregelen’ genoemd: vele direct betrokkenen, zoals recent de gemeente Voorschoten en het verzamelde Leidse en Voorschotense bedrijfsleven, hebben al jaren gevraagd om het fileleed dat met name rondom het Lammenschansplein een vrijwel dagelijks weerkerend patroon kent, voortvarend aan te pakken, vooruitlopend op de besluitvorming over de rest van de Rijnlandroute.

Door deze knelpunten aan te pakken kan enige tijd genomen worden om te volgen hoe de ontwikkeling van verkeersstromen verloopt. Op basis van die ervaringen kan dan na verloop van een aantal jaren alsnog besloten worden over de eventuele aanleg van de rest van de Rijnlandroute, in welke vorm dan ook.

De provincie heeft deze vraag al vele jaren afgewezen, dit ondanks de afspraak in het bestuurlijk overleg over het MIRT in 2010 met de minister van VenW dat deze gefaseerde aanpak zou worden gevolgd (brief 15 juni 2010 Min Eurlings aan Tweede Kamer). De betrokken overheden sloten daarmee aan op de conclusie in het in hun opdracht opgestelde rapport IBHR 2009, dat deze knelpuntmaatregelen ‘een groot probleemoplossend vermogen’ toeschreef.

In de antwoorden op de zienswijzen wordt als argument voor deze opstelling gegeven dat deze maatregelen op langere termijn de problemen niet zullen oplossen.

Het moge ten eerste duidelijk zijn dat dit een onbewezen stelling is, en dat deze no-regret-maatregelen nu juist dienen om vast te stellen of die redenering alsnog correct zal blijken als de omstandigheden veranderen. Verder zullen ze ook geen belemmering opleveren om de Rijnlandroute later alsnog te realiseren. Het belang om de dagelijkse problemen van veel automobilisten weg te nemen zonder dat daarmee toekomstige andere en verdergaande oplossingen worden verhinderd, heeft het provinciebestuur al die jaren niet willen zien.

Milieudefensie acht de weigering van de provincie om de no-regret-maatregelen alsnog op korte termijn te nemen onzorgvuldig, in strijd met gewekt vertrouwen en in redelijkheid niet te verdedigen.

b. Churchill-avenue (CA)

In de loop van de afgelopen jaren zijn diverse varianten voor de door de provincie gekozen voorkeursvariant Zoeken naar balans (ZnB) aangedragen. Met name een tunnel onder het bestaande Churchillaantracé achten wij serieus en alleszins het overwegen waard. Groot voordeel is dat het landschap in de genoemde polders gespaard kan blijven, terwijl de ondergrondse aanleg ook de overlast binnen de bebouwing voorkomt of tot een minimum reduceert. Ook is het dan mogelijk, dat er een of meer aansluitingen komen, waardoor Leiden en Voorschoten ook zouden profiteren van de Rijnlandroute, wat bij ZnB niet het geval is.

In het begin ging het vooral om aanleg in een gegraven tunnel, hetgeen tijdens de aanleg uiteraard grote overlast veroorzaakt; de weerstand ertegen bij omwonenden was dan ook heel begrijpelijk. Nu is gebleken dat ook een boortunnel tot de mogelijkheden behoort, de provincie kiest enkele kilometers naar het zuiden immers nu zelf voor een boortunnel van ruim 2 kilometer, vervalt dit nadeel.

De provincie wijst deze en vergelijkbare varianten af op grond van kostenoverwegingen en op grond van het ontbreken van de zgn ‘robuustheid’. Beide argumenten zijn zeer omstreden en verdienen een hernieuwde bij voorkeur onpartijdige heroverweging. Voor de illustratie en onderbouwing hiervan verzoeken wij u te mogen aansluiten bij en verwijzen naar het beroepsschrift van de Wijkraad Stevenshof, dat uitgebreid op de geschiedenis van de afweging van dit alternatief tegenover het Znb –Voorkeurstracé in gaat.

Milieudefensie vindt de Rijnlandroute thans niet nodig dan wel niet urgent, maar indien toch tot de aanleg mag worden overgegaan, geeft Milieudefensie de voorkeur aan een alternatief tracé, dat de waardevolle landschappen in de polders ontziet.

Milieudefensie acht de afwijzing door de provincie van alternatieve tracé’s, zoals de CA-variant, achterhaald en gebaseerd op verouderde aannames en inzichten. Het weigeren van een hernieuwde studie door onpartijdige deskundigen is onredelijk, onzorgvuldig en onvoldoende gemotiveerd.

c. Een nieuw tracé met lange boortunnel.

Een ander alternatief is zelfs helemaal niet onderzocht: een geboorde tunnel over bijna de gehele lengte van de weg. Sinds de provincie met de gemeente Voorschoten is overeen gekomen om het stuk door die gemeente in de vorm van een geboorde tunnel aan te leggen, is duidelijk geworden dat het mogelijk is om in de ondergrond in dit gebied een tunnel te boren. Maar daarmee is de tracékeuze ook weer helemaal open. Een

geboorde tunnel kan immers op – in beginsel- elke plek in dit gebied komen te liggen. Uiteraard is de tunnelaanleg duurder dan de open bak door de polders, maar daartegenover staat dat de nu geplande nieuwe aansluitingen op A4 en A44 dan kunnen vervallen en samen met de bestaande knooppunten in aangepaste vorm kunnen worden gerealiseerd. Ook wordt een nieuwe Rijnbrug in de A44 bespaard. Die besparingen zijn enorm en zullen opwegen tegen de meerkosten van de tunnelaanleg. Dan hebben we het nog niet over de besparingen die zouden worden gerealiseerd op het gebied van geluids- en stankoverlast en door het sparen van de waardevolle Oostvliet- en Papenwegse polders. Ook de woningen bij Ommedijk/Maaldrift kunnen blijven staan.

Er lijkt dus wel degelijk een veilig en robuust alternatief mogelijk te zijn waarmee aan talrijke bezwaren op verschillende aspecten tegemoet zou kunnen worden gekomen.

In antwoord op de zienswijzen die deze mogelijkheid opperen stelt de provincie dat de Europese voorschriften inzake tunnelveiligheid bij zo'n grote tunnellengte exponentieel in omvang en zwaarte toenemen en dat daardoor de kosten van een dergelijke lange tunnel eveneens exponentieel toenemen. De robuustheid van dit alternatief, doordat de ingewikkelde knooppunten met tal van weefvlakken met de A4 en A44 overbodig worden, wordt niet in ogenschouw genomen.

Milieudefensie constateert dat het tegenargument van de provincie niet gekwantificeerd en onderbouwd wordt en dat evenmin een berekening van de te realiseren besparingen tov ZnB wordt gegeven.

Milieudefensie acht de afwijzing van onderzoek naar een geheel gewijzigd tracé op basis van een lange boortunnel dan ook gebaseerd op te summiere aannames. Het weigeren van een nieuwe studie door onpartijdige deskundigen is onredelijk, onzorgvuldig en onvoldoende gemotiveerd.

Mitigeren en compenseren

Mocht uw afdeling het omstreden besluit in stand laten, dan wordt daarmee het schade toebrengen aan milieu en landschap toegestaan en rest de vraag in welke mate de provincie mitigerende en compenserende maatregelen dient te nemen om die schade zoveel als mogelijk te beperken.

In onze zienswijze hebben wij het volgende betoogd over dit onderwerp:

De aanleg van de Rijnlandroute in een open bak van circa 4 meter diep door de Papenwegse polder is volgens de provincie voldoende om de overlast ervan te minimaliseren.

De weg wordt inderdaad daar aan het zicht onttrokken. Het geluid, de stank, de uitstoot van CO₂ en fijnstof zullen echter wel degelijk over een groot deel van de polder worden uitgestort en tot aanzienlijke hinder voor mensen en dieren leiden. De natuur zal zeker te lijden hebben van de effecten van de weg.

Behalve de uitstoot is er een brede strook van meer dan 100 meter over de volle lengte van de polder die een barrière gaat vormen voor dieren. De polder wordt eigenlijk enkele honderden meters kleiner, omdat de strook tussen de bebouwing van de Stevenshof en de Rijnlandroute een restgebiedje zal worden waar niet of nauwelijks dieren zich nog zullen ophouden.

Door mitigatie is een dergelijk effect niet tegen te gaan en derhalve dient een compensatie-opgave te worden vastgesteld die tegemoet komt aan het aangegeven verlies van polderlandschap met hoge landschappelijke waarde.

Aan de andere kant, in de Oostvlietpolder, is geen sprake van een verdiepte ligging van de weg. Integendeel, de aansluiting op de A4 zal door fly overs vorm krijgen en dus komt er hoog in het polderland een weg te liggen die ongeremd lawaai en fijnstof zal uitstoten over de wijde omgeving. Doordat ook de toegangsweg naar de Vlietlanden tot aan de tunnelmond midden in de polder zal worden omgelegd wordt eigenlijk de gehele Oostvlietpolder vernietigd.

De provincie geeft in de *Natuurtoets*, een bijlage van het PIP (Natuurtoets O-PIP en OTB's A4 en A44 RijnlandRoute - Toetsing realisatie RijnlandRoute aan Natuurbeschermingswet 1998, Ecologische Hoofdstructuur, Flora- en faunawet en Boswet) aan welke natuurwaarden in het gebied in het geding zijn en hoe mitigatie- en compensatiemaatregelen eruit zullen zien.

Mitigatie van de schade is maar zeer beperkt mogelijk, in de Oostvlietpolder zelfs vrijwel niet. Aanleg van een watergang met natuurlijke oevers rondom de tunnelmond is een wel heel schamele invulling van de vormgeving van een ecologische verbindingzone..

In het provinciale streekplan Zuid-Holland West van 2003 is immers als minimale breedte van een evz 50 meter voorgeschreven. Op basis daarvan is aan onderdelen van het Leidse bestemmingsplan Oostvlietpolder provinciale goedkeuring onthouden. De nu door de provincie zelf voorziene watergang is minder dan 10 meter breed en daarmee dus in strijd met het eigen streekplan.

Als mitigatie onvoldoende effect heeft is compensatie van verloren gegaan weidegebied geboden. Daarbij mag wat de Oostvlietpolder betreft niet uitgegaan worden van de huidige vrij beperkte landschappelijke waarde ('productiegrasland'), maar moet in rekening worden genomen dat er al eerder een aankleding van de polder had behoren te geschieden die recht doet aan de status van ecologische verbindingzone.

In de Papenwegse en Stevenshofjespolder moet de omvang van het te compenseren gebied niet beperkt blijven tot de oppervlakte van de weg zelf, maar moet ook het feitelijke verlies van de strook tussen Stevenshofbebouwing en de tunnelbak worden meegerekend. De aangegeven 26,56 hectare te compenseren leefgebied van weide- en trekvogels is dan ook te gering.

Schade aan "belangrijke weidevogelgebieden" valt onder het compensatiebeginsel uit de provinciale verordening Ruimte. Compensatie van het verlies aan weidevogelgebieden zal in de directe omgeving echter nauwelijks mogelijk zijn. De aankondiging in de Natuurtoets, dat "de provincie Zuid-Holland (...) de compensatie (gaat) realiseren door in te zetten op agrarisch natuurbeheer", zal niet tot de benodigde compensatie leiden. De vier agrarische natuurverenigingen rond Leiden doen in hun werkgebieden immers al jaren aan weidevogelbeheer, deels zelfs in samenwerking met de provincie. De weidevogeldichtheden kunnen daar dan ook nauwelijks meer worden verhoogd. Om de verliezen aan geschikt gebied voor weidevogels als gevolg van de aanleg van de RijnlandRoute toch te kunnen compenseren zal de provincie derhalve grasland moeten verwerven om het als weidevogelreservaat te kunnen laten beheren.

Wellicht is het denkbaar dat de provincie aansluiting zoekt bij de gemeenten Voorschoten en LeidschendamVoorburg, die in het kader van de uitvoering van het eerder gememoreerde Pact van Duivenvoorde in het gebied rondom Duivenvoorde een aantal tuinbouwkassen verwijderen. Op dit moment worden zij echter geconfronteerd met hoge verwervingskosten die onvoldoende worden gecompenseerd door de eerder geplande beperkte woningbouw. Wellicht kan de provincie de gemeenten te hulp schieten en een deel van de vervanging van de kassen door woningbouw voorkomen. Op die manier kan de provincie toch in de directe omgeving van de Rijnlandroute compensatie realiseren en kunnen ook de gemeenten invulling aan hun beleid ten aanzien van het open houden van de waardevolle Duivenvoordecorridor blijven geven.

Milieudefensie acht de voorgenomen mitigatie en compensatie van de schade aan de natuurgebieden als gevolg van de aanleg van de Rijnlandroute ontoereikend.

De provincie behoort alsnog beter en grondiger onderzoek te doen naar aard en omvang van de te verwachten schade en een groter en ruimer compensatieprogramma te ontwikkelen.

Milieudefensie acht het in gebreke blijven van de provincie op dit onderdeel in strijd met de wettelijke en in het eigen beleid geformuleerde mitigatie- en compensatieplicht en onzorgvuldig.

Gaarne zien wij uw oordeel over de door ons aangevoerde bezwaren tegemoet.

Namens Milieudefensie,

G.P. Both

P.A de Krom

Bijlagen

- statuten
- machtiging, volmacht directeur