

Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten

Raad van State
Afdeling Bestuursrechtspraak
Postbus 20019
2500 EA Den Haag

www.oudgroenenleefbaarvoorschoten.nl

Bankrekening: NL87 INGB 0002 3073 45
Kamer van Koophandel: 411 658 18

Afz.: Prinses Margrietlaan 32, 2252 GL Voorschoten

Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten

Voorschoten, 11 september 2015

Betreft: Beroep 201500779/1/R6
Reactie op verweerschrift provincie Zuid-Holland

Geacht College,

Onze vereniging wenst te reageren op het verweerschrift van Provinciale Staten van Zuid-Holland van 23 maart 2015, dat wij tezamen met de bijlagen van u ontvingen. Het verweerschrift naar aanleiding van ons beroep is in de ons toegezonden bundel opgenomen onder nummer 39. In de navolgende reactie, waarin tevens is gereageerd op de nadere memorie van verweerder van 27 augustus 2015, zal ter bevordering van de leesbaarheid de door verweerder in het verweerschrift gehanteerde nummering worden aangehouden.

In onze reactie zal allereerst worden ingegaan op de ontvankelijkheid van ons beroep waar het betreft het aspect natuur en landschap, vervolgens zal worden gereageerd op het verweer inzake de nut en noodzaak-discussie, de keuze voor het ZnB Optimaal-tracé en de door verweerder gehanteerde cijfermatige onderbouwing van die keuze en ten slotte zal worden gereageerd op het verweer inzake natuur en landschap.

39.14 t/m 39.23 Ontvankelijkheid van ons beroep m.b.t. aspect natuur en landschap

Verweerder heeft zich in de onderdelen 39.14 tot en met 39.23 van het verweerschrift consistent op het standpunt gesteld dat het relativiteitsvereiste van artikel 8:69a van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) in de weg staat aan het inhoudelijk beoordelen van de onderdelen van ons beroep die betrekking hebben op - kort gezegd - het aspect natuur en landschap. Daartoe heeft verweerder aangevoerd dat onze vereniging zich niet tot doel stelt om de natuur en het landschap te beschermen en dat om die reden de normen waarop wij ons in dat kader beroepen niet strekken tot bescherming van de belangen van onze vereniging. Wij achten dit betoog onjuist op grond van het volgende.

Krachtens artikel 2 van onze statuten - welke in uw bezit zijn - stelt onze vereniging zich onder meer ten doel: het behouden van de historische culturele waarden van Voorschoten door het bevorderen van een goede planologische invulling van Voorschoten en van een goed leefmilieu



De historische culturele waarden van Voorschoten (haar cultureel erfgoed) bestaan in waardevolle historische panden, parken, bomen en groen zowel binnen de bebouwde kom van Voorschoten als daarbuiten. Onze gemeente herbergt enkele kastelen en buitenplaatsen (Duivenvoorde, Berbice, Beresteyn), die gelegen zijn in of aansluiten op het groene buitengebied rond de woonkern van Voorschoten. Het is juist dit groene karakter dat Voorschoten tot zo'n aantrekkelijke woongemeente maakt. De "goede planologische invulling van Voorschoten" en "een goed leefmilieu aldaar", beide genoemd in onze statutaire doelstelling (artikel 2), worden dan ook in belangrijke mate mede bepaald door ontwikkelingen die het groene buitengebied rond de woonkern van Voorschoten dreigen aan te tasten. Dat is met de aanleg van de RijnlandRoute volgens het door verweerder gekozen tracé nadrukkelijk aan de orde. Zowel gemeentelijke bestemmingsplannen als ruimtelijke ontwikkelingen als thans voorgenomen met de RijnlandRoute zijn belangrijke toetsstenen voor onze vereniging waar het gaat om het realiseren van de hier aangehaalde statutaire doeleinden van onze vereniging.

Ook in haar feitelijk handelen zet onze vereniging zich actief in voor het behoud en de bescherming van landschappelijke en natuurwaarden in en rond de gemeente Voorschoten. In ons beroepschrift is er al op gewezen dat waardevolle natuurgebieden, culturele landschappen en buitenplaatsen als één geheel behoud en bescherming verdienen. Dat betekent dat de planologische invulling van die doelstelling veelal bovengemeentelijk wordt geregeld, bijv. in het Pact van Duivenvoorde, waarin de gemeenten Voorschoten, Leidschendam-Voorburg en Wassenaar samenwerken. Evenzo is nu met de voorgenomen aanleg van de RijnlandRoute provinciaal beleid aan de orde, waarbij de leefbaarheid van natuur en landschap in en rond Voorschoten ernstig dreigt te worden geschaad. Onze vereniging zou haar statutaire doelstelling niet serieus nemen als zij zich daartegen niet krachtig teweer zou stellen. Zij heeft dat eerder gedaan ten aanzien van de zogeheten Duivenvoordecorridor, de groene buffer tussen Voorschoten en Leidschendam-Voorburg, waar de beoogde ontwikkeling "van glas (kassen) naar gras (groen)" bedreigd wordt door (te) omvangrijke woningbouwprojecten. Zo ook is nu in de groene buffer tussen Voorschoten en Leiden de mogelijke komst van de RijnlandRoute een reden voor grote zorg, zodat onze vereniging zich krachtig en met een beroep op het volledige arsenaal aan beschermende bepalingen teweer wenst te stellen tegen het bestreden besluit.

Voorts stellen wij ons op het standpunt dat niet is voldaan aan het kennelijkheidsvereiste van artikel 8:69a Awb. Volgens deze wetsbepaling kan het relativiteitsvereiste alleen dan met succes worden ingeroepen, indien de ingeroepen rechtsregel of het ingeroepen rechtsbeginsel kennelijk [onderstreping dzz.] niet strekt tot bescherming van de belangen van degene die zich daarop beroept. Volgens algemeen spraakgebruik betekent dit woord dat het evident en niet voor twijfel vatbaar is dat de gestelde situatie zich hier voordoet. Voor iedere willekeurige beschouwer zou het dus volstrekt helder, zonneklaar moeten zijn dat het beroep op beschermende bepalingen in de sfeer van natuur en landschap ons niet

toekomst. Aan dit vereiste is, gelet op hetgeen in het voorgaande over de statuten en het feitelijk handelen van onze vereniging is betoogd, niet voldaan. Het is immers juist van meet af aan volstrekt duidelijk dat wij ons wel degelijk (mede) ten doel stellen op te komen tegen ernstige aantasting van natuur en landschap ten nadele van de leefbaarheid in Voorschoten, nu “het bevorderen van (...) een goed leefmilieu aldaar [lees: in Voorschoten]” expliciet in onze statutaire doelstelling is opgenomen (artikel 2, Statuten). Verder is uit ons feitelijk handelen gedurende het bestuurlijke traject dat aan het thans bestreden besluit van verweerder is voorafgegaan duidelijk af te leiden dat wij ons van meet af aan hebben verzet tegen de aantasting van het waardevolle landschap tussen Voorschoten en Leiden dat door de geplande RijnlandRoute dreigt te worden doorsneden. Wij zijn bereid om, indien u zulks wenselijk acht, stukken in het geding te brengen waaruit blijkt dat wij ook reeds in de bestuurlijke fase een beroep hebben gedaan op het wettelijke en beleidsmatige beschermingskader in de sfeer van natuur en landschap.

Verder menen wij voor ons standpunt steun te kunnen ontleen aan de brief van de minister van Veiligheid en Justitie aan de voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal van 17 december 2012 in het kader van de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel waarbij onder meer artikel 8:69a in de Awb is ingevoegd (Handelingen EK, 2012-2013, 32 450 G). In de slotpassage van paragraaf 3 van deze brief, die aan het relativiteitsvereiste is gewijd, schrijft de bewindsman:

“Belangenorganisaties houden bij invoering van het relativiteitsvereiste alle ruimte om binnen hun statuten en hun feitelijke werkzaamheden relevante argumenten aan te voeren. Zij zijn dan ook bij uitstek geschikt om op te komen voor meer algemene belangen.”

Zoals wij in het voorgaande hebben betoogd, menen wij binnen de grenzen van onze statuten en onze feitelijke werkzaamheden op het komen voor het behoud van natuur en landschap op en rond het beoogde tracé voor de RijnlandRoute.

Tenslotte wijzen wij u op de uitspraak van uw College van 30 november 2011, LJN BU6341, waarin is beslist dat omwonenden van de bouw van nieuwe woningen zich niet mogen beroepen op het argument dat er in strijd met de Monumentenwet 1988 geen archeologisch bodemonderzoek heeft plaatsgevonden, als het de appellant in feite te doen is om de vermindering van zijn eigen woongenot door de geplande nieuwbouw.

Uw uitspraak leidt er toe dat in het omgekeerde geval, dat thans aan de orde is, waarin voor een belangenorganisatie als onze vereniging geen rechtstreeks persoonlijk eigen belang speelt, een dergelijke appellant wèl een beroep toekomt op algemene beschermende bepalingen als die wij in ons beroepschrift van 23 februari 2015 hebben ingeroepen. Wij dienen immers slechts algemene belangen. Oneigenlijke argumenten spelen hier niet.

Gelet op het voorgaande betoog kan dan ook niet met succes worden gesteld dat aan ons beroep, voor zover dat ziet op het aspect natuur en landschap, het relativiteitsvereiste zou moeten worden tegengeworpen. Ons komt wel degelijk een beroep toe op het volledige

wettelijke kader van verdragen, EU-richtlijnen, wet- en regelgeving, beleidsnota's en beleidsregels van verweerder, gericht op de bescherming van natuur en landschap in ruime zin. Wij herhalen daarom ons betoog dat uw College onze vereniging ten volle in haar beroep dient te ontvangen, zodat ook het aspect natuur en landschap mede in uw beoordeling van ons beroep zal worden betrokken.

39.1 Keuze voorkeursalternatief gebaseerd op een te hoog groeiscenario

Vws:

“Het verkeersonderzoek ten behoeve van het Inpassingsplan is uitgevoerd op basis van het op dat moment meest actuele NRM (2013). Het NRM gaat uit van het door appellante bestreden GE scenario. Dat is een bewuste keuze die voorkomt dat onderschatting plaats heeft van de milieueffecten. Het grootste verschil tussen het GE scenario en het lagere RC scenario zit in de bevolkingsgroei en de werkgelegenheid. Overigens is in beide scenario's sprake van een afnemende groei t.o.v. de trendlijn (1970-2002). De groeiscenario's die ten grondslag liggen aan de gehanteerde verkeersmodellen worden voortdurend getoetst aan ontwikkelingen in demografie, mobiliteit en economie en zo nodig aangepast. Daarmee is bij de besluitvorming uitgegaan van gangbare en realistische groeiprognoses voor het wegverkeer, [met verwijzing naar enkele aangehaalde uitspraken van de AbRvS uit 2008 en 2011]”.

Reactie:

Voor het inschatten van milieueffecten kan nog verdedigd worden dat uitgegaan wordt van een hoog groeiscenario om onderschatting te voorkomen. Bij het aantonen van nut en noodzaak moet echter worden uitgegaan van een realistisch groeiscenario. Dat is het GE scenario al lang niet meer, niet alleen omdat we nu een fors aantal jaren van geen (netto) economische groei achter ons hebben, maar ook omdat de huidige groeiverwachtingen ver beneden de 2,7% van het GE scenario blijven. Dat ook in het GE en het RC scenario sprake is van een afnemende groei ten opzichte van de trendlijn (1970-2002) is een niet ter zake doende opmerking, omdat iedereen weet dat in die periode de economisch groei nog op een structureel veel hoger niveau lag. Als wordt beweerd dat in de besluitvorming wordt uitgegaan van gangbare en realistische groeiprognoses voor het wegverkeer met verwijzing naar uitspraken van uw Raad van 2008 en 2011, dan wijzen wij er op dat juist in de laatste jaren het inzicht in een structureel veranderende economie heeft postgevat. Daarom verwijzen wij ook naar een uitspraak van de gezamenlijke planbureaus van 2014, waarin wordt gesteld dat de groei van het verkeer na 2020 afvlakt en dat dat aanleiding geeft om de prioriteiten te heroverwegen. Dat laatste doet de Provincie nu juist niet: zij dendert al meer dan tien jaar door op het hoge groeiscenario en wijst daarmee de variant ZnB A (het oplossen van de knelpunten op de bestaande route) als onvoldoende toekomstvast af. Als je de groeicijfers maar hoog genoeg stelt, vallen minder vergaande varianten af. Dat is gebeurd in de Nota Voorkeursalternatief Rijnlandroute, waar op blz. 23 wordt gesteld dat de Zoeken naar Balans A afvalt vanwege de verwachte grote verkeersoverlast op de Plesmanlaan en Churchilllaan-Doctor Lelylaan tijdens de spitsuren. Onderstaand zullen we - evenals in ons beroepschrift - aangeven dat deze verwachtingen overspannen waren en dat de Provincie die verwachtingen inmiddels ook heeft bijgesteld, zij het dat ze dat niet als zodanig erkent en er ook geen consequenties aan verbindt.

39.2 Negatieve uitkomst kosten-batenanalyse leidt tot verspilling van gemeenschapsgeld

Vws:

“Binnen de MKBA is ook een scenario met lagere groei (gelijkvormig aan een RC-scenario) doorgerekend. In dat scenario geldt voor beide alternatieven dat de maatschappelijke kosten niet opwegen tegen de maatschappelijke baten. De onderlinge verhouding blijft echter gelijk, Zoeken naar Balans scoort beter dan Churchillavenue. Ook wanneer, conform het betoog van appellante, wordt uitgegaan van het lage RC scenario is de uitkomst van de MKBA dus een reden om voor Zoeken naar Balans te kiezen en niet voor Churchillavenue.”

Reactie:

Hier is ons betoog over de MKBA aan de orde. Wij stellen dat de RijnlandRoute bij een laag en thans realistisch groeiscenario meer kost dan hij oplevert. Dat erkent de Provincie ook, om vervolgens te stellen dat ook de MKBA van de Churchillavenue evenredig daalt en dat dus de Rijnlandroute ZnB ook dan nog beter scoort dan de Churchillavenue. Maar dat betwisten wij helemaal niet. Wij maken helemaal geen vergelijking met de CA variant. Wij betogen dat een MKBA uitkomst lager dan 1 er toe zou moeten leiden dat je nog eens goed moet nadenken of zo'n project wel door moet gaan, omdat de maatschappelijke kosten hoger zijn dan de maatschappelijke baten. Het kost de maatschappij dus meer dan het oplevert! De RijnlandRoute conform het door de Provincie voorgestane tracé zou om die reden heroverwogen moeten worden. Dat geldt te meer als er een passende variant is, die slechts een kwart van de kosten van het door de Provincie verkozen tracé van de RijnlandRoute met zich brengt. De Provincie probeert wel voortdurend die variant buiten beeld te houden, maar ZnB A is wel degelijk nog steeds een variant (zie ook de nota Voorkeursalternatief), die slechts € 250 à 300 mln. kost en dus een veel gunstiger kosten-batenplaatje oplevert.

Verstandig financieel beleid zou er toe moeten leiden dat bij een MKBA uitkomst beneden de 1 een project wordt heroverwogen en in ieder geval bezien moet worden of er minder kostbare varianten zijn.

Wij zijn dan ook van mening dat het in strijd is met het motiveringsbeginsel om te negeren wat de consequenties zijn van een negatieve kosten-batenanalyse. Er is dan toch sprake van onverstandig gebruik van gemeenschapsgeld. Waarom worden anders MKBA's gemaakt?

39.3 Wisseling van argumentatie door verweerder ten bate van het eigen gelijk

Vws:

“De door appellante bedoelde 'no regret' maatregelen alleen geven onvoldoende invulling aan de doelstellingen, die voor de RijnlandRoute zijn geformuleerd. Voor de lange termijn zijn die maatregelen niet probleemoplossend, zo is gebleken uit het MER 2e fase, waarin deze variant als Zoeken naar Balans A is onderzocht. (...) De kosten/baten afweging doet daarbij niet ter zake.”

Reactie:

Hier wordt dus gesteld dat de 'no regret-maatregelen', die wij voorstaan, niet (voldoende) probleemoplossend zouden zijn, maar dat is weer in het hoge, onrealistische groeiscenario. Zo vangt de Provincie zichzelf in een cirkelredenering. Eerst gaat ze uit van een (te) hoog

groeiscenario; vervolgens worden minder ingrijpende varianten afgewezen omdat ze in dat (te) hoge groeiscenario niet voldoende toekomstvast zijn. Als er dan toch een lager groeiscenario in de MKBA wordt doorgerekend, dan stelt ze dat bij dat lage groeiscenario de kosten weliswaar groter zijn dan de baten, maar dat geldt dan ook voor de andere varianten. Wij wijzen dan op een veel goedkopere variant met wel een aantrekkelijke MKBA en dan wordt weer teruggesproken op het hoge groeiscenario en wordt weer betoogd dat dan de verkeersproblemen niet worden opgelost, maar die zijn nu juist in een laag groeiscenario veel geringer.

39.4 Calamiteiten op A4 en/of A44 werken door op de RijnlandRoute

Vws:

“In paragraaf 1 is uitgebreid ingegaan op het nut en de noodzaak van de RijnlandRoute.

De analyse van de heer Swertz over robuustheid van de RijnlandRoute is uitgebreid bij de besluitvorming betrokken. (...) De robuustheid van het verkeersnetwerk was een belangrijke voorwaarde voor het voorkeursalternatief. Een robuust netwerk biedt (1) alternatieven bij calamiteiten, overbelasting, wegwerkzaamheden en onderhoud, is (2) toekomstvast en (3) ontvlecht verkeersstromen. De RijnlandRoute doet dat allemaal. (...) Met de aanleg van de RijnlandRoute komt er parallel aan de N206 een alternatieve route (...)

In het geval van calamiteiten op de N206 kan het verkeer ook gebruik maken van de RijnlandRoute en andersom.(...)

Door de aanleg van de RijnlandRoute conform het voorkeursalternatief wordt het wegennet wel degelijk robuuster en daarmee minder gevoelig voor incidenten en calamiteiten (...) dat bij een incident op een van de twee aansluitingen van de nieuwe verbinding op de A4 of A44, het verkeer gebruik kan blijven maken van de oost-westverbinding over de N206. Dat is juist het voordeel van 2 parallelle verbindingen.”

Reactie:

De heer Swertz zelf kan het beste beoordelen hoe uitgebreid zijn analyse bij de besluitvorming is betrokken, maar naar hij ons vertelde kreeg hij niet eens antwoord op al zijn pogingen om zijn visie op de robuustheid aan te kaarten. Maar dat daargelaten kan eerder worden gesteld dat door de RijnlandRoute een probleem op de A4 zich onmiddellijk vertaalt in een probleem op de A44, omdat de A44 het dan toestromende verkeer niet kan verwerken en vice versa. Hoe vaak horen we nu al niet via de verkeersmededelingen dat, als er een probleem op de A4 is, dan door het toestromende verkeer ook de A44 vastloopt. Het is een naïeve gedachte om in geval van calamiteiten de ene weg als overloop voor de andere te zien, omdat vrijwel direct ook de RijnlandRoute zal vastlopen.

Vervolgens wordt dan gesteld, dat, als er op de RijnlandRoute een calamiteit plaats vindt, het verkeer gebruik kan maken van de huidige N206. Dat twee meer is dan één, is een waarheid als een koe, maar bij ons weten is dat geen uitgangspunt bij de wegeaanleg omdat je dan alle wegen wel kan verdubbelen. Wegen worden niet ontworpen voor calamiteiten. Als er een calamiteit op de A12 plaatsvindt, staat het verkeer van en naar Utrecht vast en ons zijn geen plannen bekend om dat met een tweede weg op te lossen. Het is wel heel opportunistisch om dat als een argument voor de RijnlandRoute op te brengen en wij beoordelen dat dan ook als een ondeugdelijke motivering.

39.5 Leefbaarheid

Vws:

“Uit het MER en de verschillende milieuhygiënische achtergrondrapportages bij het Inpassingsplan volgt evenwel dat de RijnlandRoute op een zodanige manier wordt ingepast dat aan alle milieunormen wordt voldaan terwijl voorts bijzondere aandacht is besteed aan de landschappelijke inpassing van de RijnlandRoute.”

Reactie:

Dit neemt niet weg dat de leefbaarheid in de zin van natuur- en landschapswaarden rond de weg wordt aangetast. De plannen voor de RijnlandRoute zijn in redelijkheid niet te rijmen met de ambities op het gebied van natuur en landschap zoals verwoord in de Visie Ruimte en Mobiliteit Zuid-Holland, de Regionale Structuurvisie HollandRijnland en de provinciale Groenagenda. In het voor de provincie bindende Gebiedsprofiel Duin, Horst en Weide wordt als een van de hoofdambities het veiligstellen van de groene verbinding tussen kust en Groene Hart genoemd. Daarnaast wordt gesteld: “Tevens dienen broed- en foerageergebieden voor weidevogels behouden en versterkt te worden” (zie Inpassingsvisie/Landschapsplan, pag. 24). Men kan in gemoede niet enerzijds dit als beleid uitdragen en anderzijds een snelweg met verkeersknooppunt aanleggen dwars door de laatste groene verbinding van betekenis tussen kust en Groene Hart.

39.6 ZnB A variant ten onrechte afgeserveerd op basis van te hoge prognoses

Vws:

Ter onderbouwing van nut en noodzaak van de RijnlandRoute verwijzen Provinciale Staten naar de Inleiding van dit verweerschrift onder paragraaf 1. In aanvulling daarop onderstrepen Provinciale Staten dat de keuze voor het tracé van de RijnlandRoute de uitkomst vormt van een zorgvuldig doorlopen besluitvormingsproces waarbij de door appellante genoemde bezwaren uitdrukkelijk zijn meegewogen. Van strijd met het motiveringsbeginsel is daarom ook geen sprake.

Reactie:

De Provincie verwijst naar de algemene inleiding van het verweerschrift en herhaalt dat er sprake is geweest van een uitgebreid en zorgvuldig doorlopen besluitvormingsproces. Tot zover een herhaling van zetten. Wat wij betogen is dat de Provincie nergens heeft gemotiveerd dat bij een (thans reële) lagere verkeersprognose de bestaande route - inclusief oplossing van de knelpunten - niet zou volstaan. Met de hoge prognoses serveert de Provincie de ZnB A variant af als niet voldoende toekomstvast voor 2030. Alsof een verschil van ca. € 750 mln. niet een zeer zware motivering behoeft en je je zelfs kan afvragen of in tijden van financiële krapte dat überhaupt wel te motiveren valt. Maar ja, de Provincie krijgt € 500 mln. van het Rijk en dus is de motivering dat ze dat geld niet kunnen laten lopen. Wij durven te stellen dat, als de Provincie het hele bedrag zelf zou moeten betalen, de keuze voor ZnB A zeer snel gemaakt zou zijn.

39.7 Afvlakkende verkeersprognoses ongemotiveerd terzijde geschoven

Vws:

“In aanvulling op het gestelde in 39.5 geldt dat de noodzaak van de RijnlandRoute is gegeven door de slechte doorstroming op de N206, een belemmering van de groei van Leiden als gevolg van een overbelaste oost-westverbinding, een zwak infrastructuurnetwerk dat gevoelig is bij calamiteiten en de verkeersveiligheid en de leefbaarheid die dientengevolge onder druk staan. Het klopt dat de groei de afgelopen jaren wat is afgevlakt. De belangrijkste oorzaak hiervan is de economische crisis van de afgelopen jaren. Dit betekent echter niet dat het verkeer afneemt. De problemen in de regio ten aanzien van doorstroming en bereikbaarheid blijven onverminderd gelden, ongeacht de verminderde behoefte aan kantoren en bedrijventerreinen.”

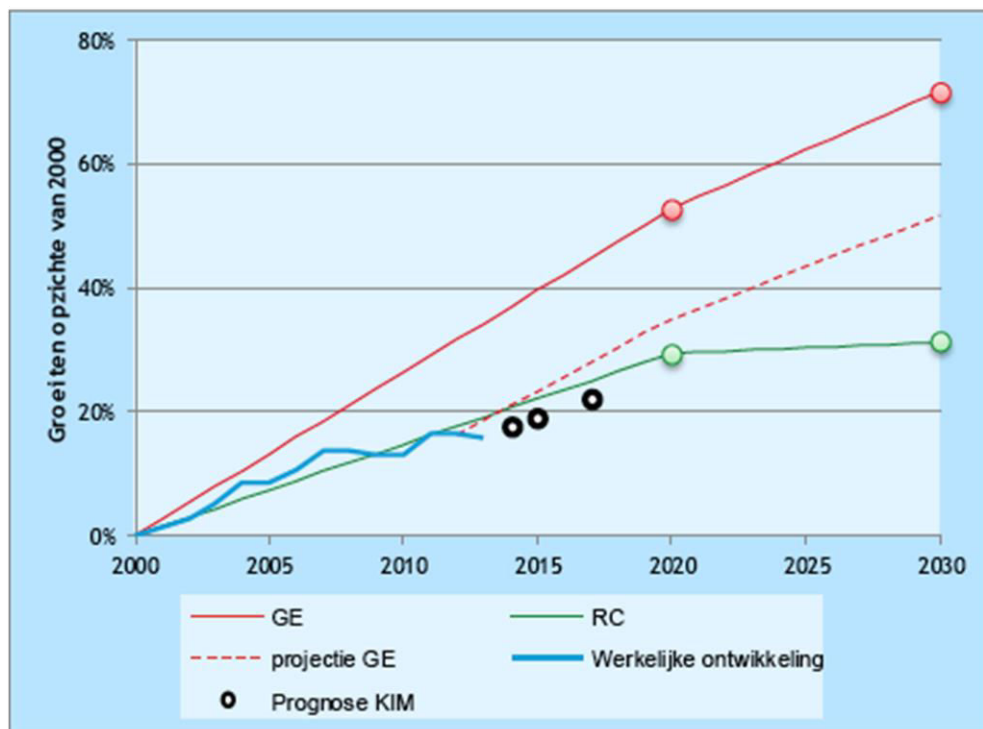
Reactie:

Opnieuw gaat het hier over de overspannen economische verwachtingen, waar het standpunt van de Provincie op is gebaseerd. Opnieuw wordt gesteld dat de noodzaak van de RijnlandRoute is gegeven door de slechte doorstroming op de N206. Dat zou een belemmering voor de groei van Leiden veroorzaken. Waarom de Provincie dan weigerachtig is gebleven om ondanks herhaalde oproepen de knelpunten op de bestaande route bij voorrang op te lossen, is onverklaarbaar en wordt ook niet gemotiveerd, tenzij we betekenis moeten toekennen aan een uitspraak van voormalig gedeputeerde Asjes van Dijk 'dat er dan van de rest niets terecht komt'. Dat is wel een heel cynische manier om een weg er door te krijgen: laat het verkeer maar lekker vastlopen en los geen knelpunten op, dan maken we de geesten wel rijp voor onze oplossing !

Dat de Provincie erkent dat er sprake is van verminderde behoefte aan kantoren en bedrijventerreinen is winst, maar dat ze daar geen consequentie aan verbindt, is onbegrijpelijk. In onderstaande grafiek is te zien dat al vanaf 2000 sprake is van een groei van het verkeer op het Hoofdwegennet, die afwijkt van het GE scenario en zelfs na 2012 onder het RC scenario duikt. Dat is toch meer dan een teken aan de wand. Nee, de Provincie Zuid-Holland dendert door op de weg van het GE scenario, zelfs met erkenning van een afvlakking van de ontwikkeling van kantoren en bedrijventerreinen. Waar komt die groei waar de Provincie van uitgaat dan vandaan? Niet van de grootscheepse huizenbouw omdat, zoals wij in ons beroepschrift hebben aangegeven, de ontwikkelingen op het voormalige vliegveld Valkenburg stagneren en het de omliggende gemeenten ontbreekt aan de financiële mogelijkheid tot grootscheepse woningbouw. Nogmaals verwijzen wij naar de uitspraak van de gezamenlijke planbureaus: 'de druk op de fysieke omgeving, die ontstaat door de steeds groeiende behoefte aan wonen, werken en mobiliteit, neemt op termijn dus naar verwachting af. Dat biedt natuurlijk mogelijkheden om meer nadruk te leggen op kwaliteit, maar zou ook aanleiding kunnen zijn om in het algemeen de prioriteiten te heroverwegen'.

Het is toch wel erg teleurstellend dat de Provincie deze trend volkomen negeert of afdoet als een tijdelijk verschijnsel. Het is ook in strijd met het motiveringsbeginsel om hier zonder goede argumentatie aan voorbij te gaan.

Groei van het verkeer op het Hoofdwegennet (CE)



Bron: WLO, RWS Publieksrapportages Rijkswegennet, NMCA, Mobiliteitsbalans 2013.

22

Wij hebben overigens nooit beweerd dat er geen knelpunten zijn, integendeel wij hebben altijd gesteld: 'los de bestaande knelpunten op'. Maar dat is, zoals gezegd, stelselmatig nagelaten. Dat er dus knelpunten zijn is evident, ongeacht de economische ontwikkelingen. Overigens verwijzen wij nogmaals naar ons beroepschrift, waarin is aangegeven dat ook in de Leidse regio in het algemeen en de N206 in het bijzonder de groei van het autoverkeer afwezig is.

39.8 Onrealistische verkeersprognoses gehanteerd voor route via Churchillaan

Vws:

"De door appellant genoemde getallen kloppen. Het betreft hier echter de etmaalintensiteiten. Belangrijker zijn de spitsintensiteiten en die liggen dicht tegen elkaar aan, te weten 2400 mvt in het RMVK en 2000 mvt in het NRM."

Reactie:

Hier zit de kern van ons betoog, namelijk dat de prognoses, die de Provincie nu volgens het NRM voor 2030 als referentie (dat wil zeggen als de RijnlandRoute niet gerealiseerd wordt) hanteert, leiden tot verkeersaantallen, die niet hoger liggen dan de huidige verkeersintensiteit op de N206. De Provincie stelt allereerst dat de 'door appellant genoemde getallen kloppen'. Dat is winst, want wij noemden voor 2030: 20.300 mvt/etmaal op de Churchillaan Noord. Vervolgens stelden wij dat de Churchillaan dat aantal verkeersbewegingen makkelijk aankan. Die getallen stemmen -zoals gezegd- overeen met de

gemeten aantallen in de periode 2010-2013. Wij hebben dat in ons beroepschrift uitvoerig toegelicht. Dat betekent dat de Provincie voor 2030 in het referentiescenario (dus zonder RijnlandRoute) uitgaat van getallen, die niet hoger liggen dan de huidige aantallen. Waarop de Provincie reageert met de zin: '(de getallen die kloppen) betreffen echter de etmaal-intensiteiten. Belangrijker zijn de spitsintensiteiten en die liggen dicht tegen elkaar aan, te weten 2400 mvt in het RMVK en 2000 mvt in het NRM'. Niet wordt aangegeven per wat? Wij nemen maar even aan dat het intensiteiten per uur zijn. Dus moeten we in het NRM rekening houden met 2000 mvt/uur voor de Churchilllaan, uitgaande van een belasting van 20.300 mvt/dag. In de officiële rapportage Luchtkwaliteit Leiden over het jaar 2013 worden voor de Churchilllaan tussen de Kennedylaan en de Voorschoterweg de volgende aantallen genoemd: 17.326 verkeer licht, 1.492 verkeer middel en 687 verkeer zwaar; bij elkaar opgeteld 19.505. Dat betekent dat het NRM voor 2030 in de referentiecasse uitgaat van dezelfde aantallen motorvoertuigen als thans over de Churchilllaan rijden. De Churchilllaan kan deze verkeerstream heel goed aan, immers deze laan is ontworpen voor 40.000 mvt/dag. De vraag is ook of het van knelpunten ontdane Lammenschansplein dit verkeer, inclusief het verkeer van andere aanvoerwegen uit Voorschoten en Leiden aankan. Als de Lammebrug en de Europaweg, die tezamen het echte knelpunt zijn, worden verdubbeld, zoals de Provincie in het ZnB Optimaal plan ook voornemens is, dan neemt de capaciteit van de brug en de weg toe tot een capaciteit van 60.000 mvt per dag, dat is drie maal zoveel als het aanbod vanaf de N206. Dat komt overeen met een spitscapaciteit van ca. 6000 mvt/uur (op basis van een door de Provincie gehanteerde norm): ruim voldoende om het verkeer van de Churchilllaan, uit Voorschoten en uit Leiden af te handelen. Dat betekent dat het oplossen van het knelpunt Lammenschansplein en daaraan gekoppeld de Europaweg tot in 2030 al het verkeer in het referentiescenario aankan. Daarmee is aannemelijk gemaakt dat scenario ZnBA voldoende toekomstvast is.

De Provincie heeft in het PIP en ook in het verweerschrift onvoldoende gemotiveerd dat ZnBA niet toekomstvast zou zijn, omdat bovenstaande cijfers, gebaseerd op door de Provincie erkende aantallen mvt's, op een aangepast Lammenschansplein kunnen worden verwerkt. Bovenstaande is gebaseerd op algemeen vaststaande verkeerscijfers en op eigen waarneming. Daarbij hebben wij op diverse momenten van de dag bij een hoog verkeersaanbod (in de spits) gemeten dat een baan richting de A4 ruim 1500 mvt/uur verwerkt; een verdubbeling in twee richtingen heeft dus een capaciteit van 6000 mvt/uur. Ook hier een drievoud van het door de Provincie genoemde spitsaanbod van de N206. ZnBA is voldoende toekomstvast en is dus ten onrechte in de Nota voorkeursvariant afgewezen; in het PIP en het verweerschrift heeft de Provincie onvoldoende gemotiveerd dat ZnBA is afgewezen.

39.9 Zoeken naar Balans A wel robuust/toekomstvast

Vws:

"In paragraaf 2 van de Inleiding van dit verweerschrift is een uiteenzetting gegeven van de wijze waarop het voorkeursalternatief voor de RijnlandRoute tot stand is gekomen. In de eerste plaats wordt daar naar verwezen. In aanvulling daarop geldt het volgende.

In de Nota Voorkeursalternatief zijn de doelstellingen voor de RijnlandRoute uiteengezet en is onderbouwd dat het alternatief Zoeken naar Balans op basis van de verschillende toetsingscriteria aan alle doelstellingen voldoet, in tegenstelling tot het alternatief Churchillavenue en het alternatief Zoeken naar Balans A.

- zie Nota Voorkeursalternatief, blz. 7-8-

Op basis van heldere en objectieve criteria is beoordeeld dat Zoeken naar Balans de verkeersproblemen het beste oplost en bovendien toekomstbestendig is. Daarnaast maakt Zoeken naar Balans het verkeerssysteem in Holland Rijnland robuuster omdat er naast de huidige N206 een tweede oost-westverbinding wordt gerealiseerd. Die omstandigheden rechtvaardigen de keuze voor Zoeken naar Balans."

In de Nota Voorkeursalternatief wordt op blz. 23 gesteld: "Zoeken naar Balans A valt af vanwege de verwachte grote verkeersoverlast op de Plesmanlaan-Churchilllaan-Doctor Lelylaan tijdens de spitsuren". Maar in het vorige punt hebben we aannemelijk gemaakt dat ZnB A wel toekomstvast is en zelfs al zou daar iets aan mankeren, dan is € 750 mln. toch wel een bedrag om nog eens even over na te denken! Alsof het om een paar kwartjes gaat. Nergens wordt gemotiveerd beargumenteerd dat het besteden van zoveel meer geld verantwoord is, zelfs al zou het probleemoplossend vermogen van de dure variant iets beter zijn. Is dat € 750 mln. waard? De Provincie heeft dus onvoldoende gemotiveerd dat zoveel meer geld besteden aan de door haar gekozen variant, verantwoord is. Te meer omdat de variant ZnB A alle nadelen van Zoeken naar Balans Optimaal zoals in de tabel op blz. 21 van de Nota Voorkeursvariant zijn weergegeven niet heeft en dus geen stuk ongerepte natuur in een belangrijke ecologische verbindingzone opoffert aan asfalt.

39.10 Geboorde tunnel(monden) onder Voorschoten in MER nog niet meegenomen

Vws:

"In het MER is wel degelijk gekeken naar de effecten voor de luchtkwaliteit ter hoogte van de tunnelmonden. Appellant doelt wellicht op het feit dat na afronding van het MER de tunnel in de Papenwegsepolder nog met 200 meter is verlengd als gevolg waarvan ook de tunnelmond op een andere plek is gesitueerd."

Reactie:

In het MER was nog helemaal geen tunnel in beeld, afgezien van een tunnel van 700 meter onder de Vliet met een verlenging ter hoogte van het Nicolaaspad. Dat is bij benadering niet de geboorde tunnel onder Voorschoten, die pas na afronding van het MER in beeld is gekomen (eind 2012/begin 2013). De bewering dat een tunnel al in het MER is meegenomen klopt dus niet voor zover het betreft een boortunnel van ca. 3 kilometer lengte.

Wat er ook zij van de in het vervolg van het verweerschrift opgenomen beschouwing, het is dus onjuist dat in het MER een geboorde tunnel van ca. 3 kilometer lengte is meegenomen. Later is die geboorde tunnel inderdaad nog eens met 200 meter verlengd, maar dat is niet essentieel. Het gaat er om dat het MER geen lange tunnel van ca. 3 km. in de beschouwing heeft meegenomen, zoals de Provincie ten onrechte betoogt.

Dat betekent dus ook dat de problematiek van tunnelmonden van een tunnel van ca. 3 kilometer lengte niet in het MER zijn meegenomen, reden waarom wij een aanvulling op het MER vragen, welke aanvulling overigens ook door de gedeputeerde is toegezegd.

In ons beroepschrift hebben we gesteld dat het niet nakomen van deze toezegging in strijd is met het fair play beginsel.

Op de door ons gemaakte opmerking over de toegenomen verkeersintensiteit op de Europaweg, die ook niet in het MER is meegenomen, wordt door de Provincie niet gereageerd en die toename van 13.900 mvt/etmaal moet toch als substantieel worden aangemerkt.

39.11 EHS

Vws:

“In het kader van het project wordt rekening gehouden met de realisatie van de ecologische verbindingzones in de toekomst. Zo wordt langs het tracé in het zuiden van de Oostvlietpolder een brede watergang met een natuurvriendelijke oever aangelegd. Ook de verbreding van de Europaweg leidt niet tot een negatief effect op de wezenlijke waarden en kenmerken voor de gewenste ecologische verbindingzone door de Oostvlietpolder, doordat ontsnipperende maatregelen worden genomen. Er wordt een verbrede duiker met looprichels voor kleine fauna gerealiseerd. Bij het knooppunt Ommedijk wordt een ecoduct en ecopassage onder de A44 aangelegd. Hiermee wordt barrierewerking verminderd en de ecologische passage van de duinen naar de polder voor met name kleine zoogdieren gefaciliteerd. Gelet op het vorenstaande leidt de RijnlandRoute niet tot een significante beperking van de wezenlijke kenmerken en waarden van de gewenste toekomstige ecologische verbindingzones door de Oostvlietpolder en bij knooppunt Ommedijk.”

Reactie:

De provincie Zuid-Holland heeft vele miljoenen euro's aan gemeenschapsgeld geïnvesteerd in de aanleg van gebieden als Lentevreugd bij Katwijk en het Bentwoud bij Zoetermeer, die bedoeld waren als bouwstenen voor een robuuste ecologische verbinding tussen de duinen en het achterland (zie o.a. Duin, Horst en Weide, Bosch Slabbers 2007, pag. 43). Door de aanleg van het wegtracé op de plaats waar de groene zone op zijn smalst is wordt het onmogelijk een dergelijke robuuste verbinding te realiseren. Op deze wijze zullen de investeringen in de genoemde gebieden een groot deel van hun waarde verliezen. De provincie heeft nagelaten te motiveren waarom ondanks de aanwezigheid van alternatieven een dergelijke kapitaalvernietiging verantwoord is. De in het verweerschrift genoemde natuurvriendelijke oever langs een watergang, verbrede duiker met looprichels voor kleine fauna en de ecopassage voor kleine zoogdieren bij het knooppunt Ommedijk (nota bene in combinatie met een fietspad !) zijn volstrekt onvoldoende en kunnen in redelijkheid niet worden beschouwd als ecologische verbindingen die recht doen aan de oorspronkelijke bedoeling (Cf. Onderzoek faunapassage over de A44 tussen Leiden en Wassenaar, Bureau Bakker, 2008).

De aanleg van het voorgestelde tracé van de RijnlandRoute zal de in de Oostvlietpolder en Papenwegse polder oorspronkelijk beoogde natuurfuncties op termijn onmogelijk maken en is derhalve in strijd met het bepaalde in art. 2.3.4 van de Verordening Ruimte van de provincie Zuid-Holland. Wij verwijzen in dit verband ook naar de conclusies in het MER 2.0 rapport en de Natuur- en voortoets 2^e fase MER, vermeld in onze reacties onder 39.15 en 39.16.

39.12 Ecologische verbindingzone Maaldrift

Vws:

“De realisatie van de RijnlandRoute mag de realisatie van de ecologische verbindingzone niet belemmeren. Rekening houdend met de aanwezige doelsoorten (boommarter, hermelijn, waterspitsmuis, rosse woelmuis, rugstreeppad, kleine vuurvlieder, oranjetip en houtpantserjuffer) wordt bij het nieuwe knooppunt daarom een ecopassage aangelegd, bestaande uit een fiets-ecotunnel onder de A44, een zone met hoog gras, struiken en een greppel (wadi) en een aansluitende passage over de verbindingsweg. Met deze ecopassage wordt juist bereikt dat de ecologische verbindingzone Maaldrift wordt ontsnipped/gerealiseerd. Het belang en nut van de ecopassage wordt bovendien onderkend door omliggende gemeenten en natuurorganisaties. De stelling van appellante dat de ecopassage slechts symbolische betekenis heeft, kan daarom niet slagen.”

Reactie:

Verwezen wordt naar onze reactie onder 39.11. Voorts zij opgemerkt dat de opsomming van zogenoemde doelsoorten een volstrekt willekeurige is, die geen recht doet aan de behoeften van andere in het gebied voorkomende migrerende soorten zoals reeën.

De provincie heeft in een rapport over de gebiedsgerichte aanpak Den Haag – Katwijk destijds zelf voorgesteld de uitwisseling van reeën tussen Lentevreugd en Bentwoud te stimuleren door middel van de aanleg van een ecoduct bij Maaldrift. In het rapport over de Verbindingzone Wassenaar (B.J.H. Koolstra, C.C. Vos, Alterra, Wageningen UR, 2006) wordt hierover het volgende gesteld: “De A44 is een barrière van heel ander formaat. Om deze weg passeerbaar te maken voor alle soorten die bij struweel en cultuurlandschap horen (inclusief het Ree) moet een tunnel of een klein ecoduct worden aangelegd. Als er een tunnel wordt aangelegd, moet deze minimaal 3 meter hoog en 15 meter breed zijn.” Het is duidelijk dat de thans voorziene faunapassage niet aan deze eisen voldoet. De recente beperking door de provincie van het aantal “doelsoorten” voor deze faunapassage is volstrekt willekeurig en lijkt meer ingegeven door de wens de aanleg van het knooppunt Ommedijk te faciliteren dan de migratie van de in het gebied voorkomende diersoorten daadwerkelijk te bevorderen. Overigens geldt ook voor de huidige door de provincie “erkende” doelsoorten zoals dagvlinders en libellen dat een lange donkere tunnel zoals thans wordt voorgesteld geen enkele reële betekenis heeft als ecologische verbinding.

De voorziene ecopassage kan door zijn geringe omvang, ligging in een tunnel en de combinatie met een fietspad (met de noodzaak van verlichting 's avonds en 's nachts uit een oogpunt van verkeersveiligheid) in redelijkheid niet worden beschouwd als een betekenisvolle ecologische verbinding. De bewering dat “omliggende gemeenten en natuurorganisaties” het belang en nut van de ecopassage onderkennen, nog daargelaten welke relevantie dat in deze discussie zou hebben, is niet nader onderbouwd, zodat niet duidelijk is welke gemeenten en natuurorganisaties en welke uitvoering van de ecopassage hier zijn bedoeld.

39.13 Strijd met “nee, tenzij-principe”

Vws:

“Ter onderbouwing van de nut en noodzaak van de RijnlandRoute verwijzen Provinciale Staten naar het gestelde onder 1 in de Inleiding van dit verweerschrift.

(...)

De alternatieven die door appellante worden genoemd hebben allemaal onvoldoende probleemoplossend vermogen en vormen daarom geen reëel alternatief voor de RijnlandRoute die in het Inpassingsplan is opgenomen” .

Reactie:

Het nee, tenzij-regime houdt in dat in de EHS en belangrijke weidevogelgebieden geen nieuwe (ruimtelijke en niet-ruimtelijke) ontwikkelingen zijn toegestaan die de wezenlijke kenmerken en waarden van deze gebieden significant aantasten, tenzij daarmee een groot openbaar belang gediend is en er geen reële andere mogelijkheden voorhanden zijn. Wij zijn van mening dat met het gestelde onder 1 in de Inleiding van het verweerschrift onvoldoende is onderbouwd dat met de aanleg van een geheel nieuwe wegverbinding tussen de A4 en de A44 een groot openbaar belang is gediend zoals bedoeld in de provinciale regelgeving. Voorts zijn wij van mening dat er wel degelijk reële alternatieven voor deze wegverbinding voorhanden zijn, althans dat onvoldoende is gemotiveerd dat deze ontbreken. Wij verwijzen in dit verband naar onze reacties onder 39.1-4 en 39. 6-9. Zie ook onder 39.16.

39.14 Instandhouding Natura 2000-netwerk

Vws:

“In het MER 2e fase is een natuur- en voortoets uitgevoerd voor de effecten van de RijnlandRoute op de Natura 2000-gebieden Meijndel & Berkheide, Kennemer-Zuid, Coepelduynen en De Wilck beoordeeld. De afstand tot de Natura 2000-gebieden De Wilck en Kennemerland Zuid is dusdanig groot dat effecten op deze gebieden met zekerheid zijn uitgesloten.”

Reactie:

Het gaat bij de bescherming van het Natura 2000-netwerk niet alleen om de Natura 2000-gebieden zelf, maar zeker ook om de ecologische verbindingzones. Instandhouding van het netwerk is onmogelijk zonder adequate bescherming van de verbindingzones. Natura 2000-gebieden als De Wilck en Kennemerland-Zuid zijn voor hun functioneren mede afhankelijk van robuuste ecologische verbindingen tussen de kust en het achterland. De zone bij Maaldrift is een van de laatste overgebleven groene zones van betekenis waarin zo'n robuuste ecologische verbinding gestalte kan krijgen. De voorziene ecopassage bij het Knooppunt Maaldrift kan in redelijkheid niet als een zodanige verbinding worden beschouwd (zie ook onder 39.11 en 39.12).

39.15 Mitigatie en compensatie

Vws:

“Door de aanleg van de RijnlandRoute in de Papenwegse polder gaat weidevogelareaal verloren. Door de provincie is deze polder aangemerkt als belangrijk weidevogelgebied. Omdat de ingreep leidt tot verlies van in de Verordening Ruimte als belangrijk aangemerkte weidevogelleefgebied moet niet alleen het areaal verlies, maar ook de verstoring worden gemitigeerd en gecompenseerd. De verdiepte ligging, de geluidwerende voorzieningen en aangepaste verlichting hebben een mitigerend effect vanwege de beperking van de verstoring.”

Reactie:

De door verweerder genoemde mitigerende effecten hebben slechts betrekking op relatief ondergeschikte aspecten van de schade die door de weg in de Papenwegse polder wordt veroorzaakt. Voldoende mitigatie van alle negatieve effecten op de weidevogels is illusoir. In dit verband wordt o.a. gewezen op de eindconclusie van de natuurtoets van het Bureau Mertens (pag. 56): “Voor de tracé's van het tracé N11-west en het tracé Zoeken naar Balans is ontheffing van de Flora- en Faunawet vereist. Het verkrijgen hiervan is een aandachtspunt, omdat mitigerende en compenserende maatregelen moeilijk zijn te onderbouwen omdat het Churchill Avenue-tracé reëel alternatief is”. De constatering in het MER 2 rapport dat de

EHS in het plangebied “zeer negatief” wordt beïnvloed door (o.a.) de gekozen variant van de Rijnlandroute (MER 2, Hoofdrapport, pag. 85) wordt door de genoemde mitigerende maatregelen geenszins teniet gedaan. Tenslotte zij erop gewezen dat volgens vaste jurisprudentie van de AbRvS slechts van mitigatie kan worden gesproken indien er sprake is van maatregelen die leiden tot het geheel en vooraf voorkomen van negatieve effecten [onderstreping dzz.]. Aan deze eisen van uw College wordt bij de aanleg van het voorkeustracé niet voldaan.

Vws:

“De Compensatieopgave bedraagt circa 22 hectare (21 ,90 hectare) .

(...)

Om de uitvoerbaarheid van de compensatieopgave te vergroten zijn twee sporen verkend.

Spoor 1 bestaat uit het realiseren van de compensatieopgave door middel van particulier natuurbeheer c.q. agrarisch natuurbeheer op gronden die nu nog bij agrariërs in eigendom zijn. De inzet van agrarisch natuurbeheer is voor de vaststelling van het Inpassingsplan onderzocht. Daartoe is met vertegenwoordiging van agrarische natuurverenigingen een overzicht gemaakt van 'kansrijke polders'. 'Kansrijk' betekent in dezen dat de polder voldoet aan de uitgangspunten voor compensatie en dat de agrarische natuurverenigingen hebben laten weten dat er vermoedelijk animo zal zijn voor invulling van de compensatieopgave.”

Reactie:

De door verweerder genoemde voorgenomen compensatie door agrarisch natuurbeheer in de (wijde) omgeving van het tracé is eveneens illusoir. Alle agrariërs in het getroffen gebied zijn namelijk reeds vrijwillig aangesloten bij programma's voor agrarisch natuur- en landschapsbeheer. Het is derhalve niet reëel te verwachten dat door beheersmaatregelen de omliggende veenweidegebieden voor weidevogels en andere betrokken dier- en plantensoorten zoveel aantrekkelijker gemaakt zouden kunnen worden dat de verliezen aan leefgebied en verstoring ook maar bij benadering zouden kunnen worden gecompenseerd. Verweerder geeft ook niet aan welke beheersmaatregelen hier aan de orde zouden kunnen zijn. De vier omringende agrarische natuurverenigingen houden, zo hebben zij ons verzekerd, onverkort vast aan het door hen ingenomen standpunt dat de RijnlandRoute zoals thans voorzien desastreuze gevolgen heeft voor de weidevogels en hun habitats en blijven zich verzetten tegen de aanleg van de weg volgens het voorgestelde tracé.

Verweerder heeft inmiddels, in de nadere memorie van 27 augustus 2015 (bijlage 17) te elfder ure aangegeven dat inmiddels is komen vast te staan op welke percelen de weidevogelcompensatie zal worden gerealiseerd. Ter illustratie hiervan heeft verweerder een kaart bijgevoegd van percelen in de Elsbroekerpolder (bij Hillegom), de polder Hoogeweg (bij Voorhout), de Papenwegsepolder (ten zuiden van de Papeweg) en de Duivenvoordse en Veenzijdse polder. Afgezien van het feit dat het hier deels (Elsbroekerpolder en polder Hoogeweg) gebieden betreft die op aanzienlijke afstand van de RijnlandRoute zijn gelegen, blijft het vooralsnog onduidelijk op welke wijze en wanneer de eventueel vereiste compensatie zal worden gerealiseerd. De enkele mededeling dat er voor de bedoelde percelen subsidiebeschikkingen zullen worden vastgesteld doet aan dit bezwaar niet af.

Vws:

“Spoor 2 bestaat uit reservaatvorming met gebruikmaking van reeds bij de overheid in eigendom zijnde gronden (buiten de EHS).

(...)

Voor de compensatie kunnen deze gronden worden overgenomen van de overheid, ingericht en beheerd door een terreinbeherende instantie.”

Reactie:

Uit de door verweerder gebruikte formulering blijkt dat voor het realiseren van compensatie via dit tweede spoor gronden moeten worden verkocht aan particuliere terreinbeherende instanties. Volgens verweerder is hierover “een verkennend gesprek gevoerd met een terreinbeherende instantie”. Uit deze formuleringen blijkt dat realisering van de compensatie via dit spoor eveneens een zeer onzekere zaak is. Volgens de provinciale Beleidsregel Natuur, Recreatie en Landschap dient gelijktijdig met het besluit over de ingreep geregeld te zijn hoe de compensatie exact uitgevoerd gaat worden (Beleidsregel art. 6 en 7). Aan deze bindende voorwaarde is kennelijk niet voldaan via spoor 1 noch via spoor 2. Ten tijde van het besluit over het inpassingsplan was een uitgewerkt compensatieplan dat voldeed aan de eisen niet beschikbaar. Overigens zij erop gewezen dat het “nee, tenzij-principe” inhoudt dat van mitigatie en compensatie pas sprake kan zijn wanneer onomstotelijk is komen vast te staan dat voor aanleg van de weg door belangrijke weidevogelgebieden geen reële alternatieven bestaan. Ook aan dit vereiste is, zoals wij eerder hebben betoogd, niet voldaan.

39.16 Nee, tenzij-principe

Vws:

“In de Inleiding van dit verweerschrift is in paragraaf 2 uiteengezet welke overwegingen een rol hebben gespeeld bij de keuze voor het tracé van de RijnlandRoute. Daar is uiteengezet dat op basis van het MER alternatieven voor de RijnlandRoute gemotiveerd zijn afgefallen. De alternatieventoets heeft dus wel degelijk plaatsgevonden en hebben Provinciale Staten tot de conclusie gebracht dat reële alternatieven voor de doelen waaraan de RijnlandRoute dient te voldoen, ontbreken.”

Reactie:

De door ons bedoelde alternatieventoets vloeit voort uit het in de provincie Zuid-Holland geldende nee, tenzij-principe. Dit principe houdt in dat significante aantasting van de wezenlijke kenmerken van de EHS en de als zodanig aangewezen belangrijke weidevogelgebieden niet is toegestaan, tenzij er sprake is van een groot maatschappelijk belang en er geen reële alternatieven voorhanden zijn. In de Natuur- en voortoets 2^e fase MER wordt het volgende geconcludeerd: “Samenvattend wordt de aanleg en gebruik van variant ZnB als een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS beoordeeld.” (pag. 103).

De door Provinciale Staten gemaakte keuze voor het voorkeursalternatief is een politiek gemotiveerde keuze geweest. Hier is geen sprake geweest van een alternatieventoets in het kader van het nee, tenzij-principe. Provinciale Staten hebben dan ook niet geconcludeerd dat reële alternatieven ontbreken (zie ook onze reactie onder 39.13).

39.17 Natuurtoets en Veldinventarisaties

Vws:

“Appellante citeert één zin, waardoor de betekenis totaal verdraaid wordt. De geciteerd[e] zin staat in par. 1.1 van de Veldinventarisaties. Die heet niet voor niets “Aanleiding”. Toegelicht wordt dat het detailniveau van de informatie die er op dat moment ligt voldoende was voor het MER, maar onvoldoende gedetailleerd om het Inpassingsplan vast te stellen. Juist om de informatie uit het MER en de Natuurtoets in meer detailniveau uit te werken, zijn de veldinventarisaties uitgevoerd waarvan de resultaten in de rapportage van 24 oktober 2014 zijn neergelegd. Appellante onderbouwt haar stelling overigens ook niet nader zodat ook om die reden deze stelling niet kan slagen.”

Reactie:

Volgens de door ons geciteerde passage uit het Rapport Veldinventarisaties bevat het MER 2.0 onvoldoende gedetailleerde informatie voor een juridisch houdbare bepaling van de effecten en daarmee van wijze en omvang van mitigatie dan wel compensatie. Het na februari 2014 uitgevoerde veldonderzoek doet aan die conclusie niet af. Voor zover dit onderzoek nieuwe gegevens heeft opgeleverd, zijn deze niet in een nieuwe m.e.r. procedure beoordeeld. Het is dan ook niet komen vast te staan dat het aanvullende veldonderzoek voldoende gegevens heeft opgeleverd voor een juridisch houdbare bepaling van de effecten.

39.18 Opsomming beschermde dier- en plantensoorten

Vws:

“De bosmuis, de egel, de haas, de hermelijn, het konijn, de ree, de veldmuis en de vos zijn geen strikt beschermde soorten (tabel 3-soorten) op grond van de Flora- en faunawet. Het zijn algemene, niet bedreigde soorten (tabel 1-soorten). Voor tabel 1-soorten geldt een algemene vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet. Hiervoor hoeft bij de uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting geen ontheffing te worden aangevraagd.”

Reactie:

In het beroepschrift hebben wij gereageerd op de stelling in de Natuurtoets (pag. 42, in het beroepschrift abusievelijk vermeld als pag. 41) dat beschermde grondgebonden zoogdieren niet aanwezig zijn in het plangebied. Deze stelling is onjuist. Alle genoemde diersoorten, ook die van tabel 1, zijn beschermd en vallen onder de algemene zorgplicht van art. 2 van de Flora- en faunawet. Dit houdt in dat schadelijk handelen achterwege dient te blijven voor zover zulks in redelijkheid kan worden gevegd. Gelet op het voorhanden zijn van reële alternatieven voor het gekozen tracé van de Rijnlandroute moet de vraag worden gesteld of de aanleg van dit tracé zich verdraagt met deze algemene zorgplicht. Nu de initiatiefnemers dit aspect kennelijk niet in hun afweging hebben meegenomen, moet worden geconcludeerd dat de keuze voor het voorkeurstracé ook in dit opzicht niet voldoende is gemotiveerd.

Vws:

“Wat appellante over het hoofd ziet is dat de smalle waterweegbree en de zwanebloem onder "tabel 1-soorten/rode lijst soorten" vallen en niet onder (strikt) beschermde soorten zoals bedoeld op bladzijde 32.”

Reactie:

Hoewel de genoemde rode lijst soorten (zwanebloem en smalle waterweegbree) niet vallen onder het strikte regime, zijn zij wel beschermd onder de Flora- en faunawet en vallen zij zo onder de algemene zorgplicht van art. 2 van deze wet. Overigens is de in het genoemde Achtergrondrapport Natuur en het rapport Veldinventarisaties gegeven beperkte opsomming van (beschermde) plantensoorten in strijd met de eerdere constatering in het rapport MKBA 1^e fase dat langs het (ZnB) tracé tussen de A4 en de A44 25 soorten vaatplanten voorkomen, waarvan er 13 zijn beschermd en 12 op de Rode Lijst voorkomen (MKBA Rijnlandroute, januari 2007, pag. 55).

39.19 Belang van de polders voor broedvogels

Vws:

“Verwezen wordt naar het verweer dat is opgenomen onder 39.15.”

Reactie:

Het belang van de polders voor andere soorten broedvogels dan Huismus, Buizerd en Boerenwaluw is onvoldoende in de beschouwingen betrokken. Het betreft hier deels zeldzame en op de Rode Lijst voorkomende soorten als Groene Specht, Boomvalk, Grutto, Huiszwaluw, IJsvogel, Nachtegaal, Ransuil, Ringmus, Slobeend, Spotvogel, Tureluur, Wintertaling, Visdief en Zomertaling. Gezien de sterk afgenomen omvang van de populaties van sommige van deze broedvogelsoorten zoals de Grutto en de Tureluur in Nederland zou verweerder zich, mede gezien de zorgplicht die is geformuleerd in art. 2 van de Flora- en faunawet, geroepen moeten voelen in belangrijke weidevogelgebieden zoals de Papenwegse en Zuidwijkse polder deze soorten te beschermen tegen verdere aantasting van hun habitat.

39.20 Belang van de polders voor trekvogels

Vws:

“Onder verwijzing naar de Natuurtoets geldt dat Provinciale Staten ook trekvogels in hun besluitvorming hebben betrokken. De stelling van appellante kan niet slagen.”

Reactie:

Het feit dat op pag. 208 van de Natuurtoets (ook) enkele soorten trekvogels worden genoemd doet niet af aan de constatering dat de aanleg van het voorkeurstracé door de polders zal leiden tot ernstige habitatvernietiging en verstoring en daardoor afbreuk zal doen aan de “gunstige staat van instandhouding” van deze kwetsbare soorten. Negen van de tien in het beroepschrift genoemde soorten trekvogels zijn opgenomen in bijlage 1 van de Europese Vogelrichtlijn, hetgeen betekent dat Nederland verplicht is speciale beschermingsmaatregelen voor deze soorten te treffen.

Het aanleggen van een weg dwars door hun foerageer- en rustgebieden, zeker daar waar reële alternatieven voorhanden zijn, is in strijd met deze verplichting. Ook hier geldt mutatis mutandis het gestelde in de laatste zin van onze reactie onder 39.19.

39.21 Europese richtlijnen en internationale verdragen

Vws:

“Provinciale Staten begrijpen het betoog van appellante aldus dat niet is uitgesloten dat binnen het projectplangebied soorten voorkomen, die wel zijn opgenomen in de bijlagen van het Verdrag van Bern en Verdrag van Bonn, maar die niet worden beschermd krachtens de Nbw 1998 en de Ffw.

(...)

Ten aanzien van het beroep van appellante op het Biodiversiteitsverdrag geldt in de eerste plaats dat appellante geen rechtstreeks beroep op dit Verdrag toekomt. Voorts heeft appellante niet nader onderbouwd op welke gronden sprake zou zijn van strijdigheid met dit verdrag. Om die reden kan het betoog niet slagen.”

Reactie:

Ons betoog is op het eerste punt kennelijk niet goed begrepen. Het is ons bekend dat de soorten vermeld in de bijlagen van het Verdrag van Bern en het Verdrag van Bonn bescherming genieten krachtens de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet. Ons betoog is er evenwel op gericht dat uit deze beschermde status door Provinciale Staten niet de juiste consequenties zijn getrokken. Met de aanleg van het voorkeurstracé wordt namelijk de functionele leefomgeving en daarmee de gunstige staat van instandhouding van de betrokken soorten ernstige schade toegebracht. Voor wat betreft het Biodiversiteitsverdrag zij opgemerkt dat een organisatie als de onze het wel aan haar stand verplicht is erop te wijzen wanneer de overheid maatregelen dreigt te treffen die indruisen tegen de letter of de geest van een verdrag van zodanige importantie voor de leefomgeving

als het Biodiversiteitsverdrag. In dit verband wordt met name gewezen op art. 8 van het verdrag, dat Nederland verplicht de instandhouding van levensvatbare populaties van soorten in hun natuurlijke omgeving, alsmede het herstel van bedreigde soorten te bevorderen.

39.22 Mitigatie- en compensatieplan

Vws:

“De stelling van appellante kan niet gevolgd worden. Door vóór het broedseizoen potentieel broedgebied ongeschikt te maken, wordt juist voorkomen dat nesten worden gemaakt. Zo kan van het verstoren van nesten (en dus overtreding van de verbodsbepalingen uit de Ffw) juist geen sprake zijn.”

Reactie:

Het zonder noodzaak vóór het broedseizoen ongeschikt maken van potentiële broedplaatsen van (bedreigde) vogelsoorten vormt een grove schending van de zorgplicht die voortvloeit uit art. 2 van de Flora- en faunawet. Voor zover dit geschiedt in de periode dat beschermde trekvogels gebruik maken van potentiële broedplaatsen, hetgeen in de polders meestal het geval is, leveren dergelijke activiteiten ook een schending op van art. 11 van deze wet (verbod op verstoring van vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde dieren) en zijn zij in strijd met de eis van zorgvuldig handelen als bedoeld in art. 16 c, lid 1, onderdeel b, sub 2.ii van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten. Ook druisen dergelijke maatregelen rechtstreeks in tegen letter en geest van de Europese Vogelrichtlijn en eerdergenoemde internationale verdragen. In dit verband wordt in het bijzonder gewezen op de beschermingsverplichtingen resp. verboden vervat in art. 4 lid 4 van de Europese Vogelrichtlijn (plicht van Lid-staat om verslechtering van leefgebieden van de in bijlage 1 vermelde soorten en van geregeld voorkomende trekvogelsoorten te voorkomen) en art. 6b van het Verdrag van Bern (verbod van opzettelijke aantasting of vernieling van broed- of rustplaatsen van soorten vermeld in bijlage II, waaronder geregeld in de polders voorkomende soorten broed- en trekvogels zoals Bergeend, Boerenzwaluw en Brandgans). Het op voorhand onbruikbaar maken van potentieel broedgebied van deels sterk bedreigde soorten is een verantwoord handelend bestuursorgaan onwaardig.

Vws:

“Van strijd met de Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland 2013 is evenmin sprake. Artikel 7, lid 4, van de Beleidsregel bepaalt dat de initiatiefnemer en het bevoegd gezag een compensatieovereenkomst sluiten waarin is aangegeven waar, hoe en wanneer de compenserende maatregelen zullen worden uitgevoerd en afgerond en hoe het beheer van het compensatiegebied is geregeld. Deze bepaling is op het Inpassingsplan niet van toepassing. Initiatiefnemer is in dit geval de provincie Zuid-Holland, bevoegd gezag zijn GS van Zuid-Holland. Dat zou betekenen dat een overeenkomst zou moeten worden gesloten tussen dezelfde rechtspersoon (de provincie Zuid-Holland). Dat is niet mogelijk. Artikel 7, lid 4, Beleidsregel is voor die situatie niet geschreven. De informatie die in de overeenkomst zou komen te staan is opgenomen in het Mitigatie- en compensatieplan en verder uitgewerkt in de Visie voor mitigerende en compenserende maatregelen voor de RijnlandRoute.”

Reactie:

Het doel van de Beleidsregel (artt. 6 en 7) is om reeds ten tijde van de besluitvorming duidelijkheid te verkrijgen over waar, hoe en wanneer compenserende maatregelen zullen worden uitgevoerd en hoe het beheer is geregeld. Het hieromtrent gestelde in het Mitigatie- en compensatieplan en (a fortiori) de Visie voor mitigerende en compenserende maatregelen verschaft deze duidelijkheid geenszins. Hierbij zij opgemerkt dat het Mitigatie-

en compensatieplan een uitwerking is van de Visie voor mitigerende en compenserende maatregelen en niet omgekeerd, zoals verweerder het doet voorkomen. In het, naar mag worden verondersteld meest concrete, Mitigatie- en compensatieplan wordt met betrekking tot belangrijk weidevogelgebied slechts vermeld dat compensatiemogelijkheden “zullen worden uitgewerkt in de directe omgeving” (pag. 28, 69). Op welke wijze en wanneer dit zal geschieden blijft onduidelijk. Voorts valt niet in te zien waarom voor de schade die wordt veroorzaakt door de Tracébesluiten A4 en A44 geen compensatieovereenkomst zou kunnen worden gesloten tussen de provincie Zuid-Holland en het Rijk. Tenslotte zij in dit verband herhaald dat het “nee, tenzij-principe” inhoudt dat van mitigatie en compensatie pas sprake kan zijn wanneer onomstotelijk is komen vast te staan dat voor aanleg van de weg door belangrijke weidevogelgebieden geen reële alternatieven bestaan. Deze zijn er, zoals eerder betoogd, wel degelijk.

39.23 Ontheffing van de Flora- en faunawet

Vws:

“De vragen of voor de uitvoering van het plan een vrijstelling geldt, dan wel een ontheffing op grond van de Ffw nodig is en zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, komt in pas aan de orde in een procedure op grond van de Ffw. Op dit moment, bij de toetsing van het Inpassingsplan en de Tracébesluiten, zijn deze vragen nog niet aan de orde.

(...)

Het Inpassingsplan en de Tracébesluiten hadden alleen dan niet vastgesteld kunnen worden, indien de bevoegde gezagen op voorhand in redelijkheid had[den] moeten inzien dat de Ffw aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat. Daarvan is geen sprake. In de Toelichting is onderbouwd dat het project uit een oogpunt van natuur, waaronder de Ffw, uitvoerbaar is.”

Reactie:

Ons betoog is er inderdaad op gericht dat Rijk en provincie in redelijkheid hadden moeten inzien dat de Flora- en faunawet aan de uitvoerbaarheid van de plannen in de weg staat. Zo gelden voor beschermde vogels krachtens de Europese Vogelrichtlijn slechts een beperkt aantal belangen als grond voor ontheffing: volksgezondheid en openbare veiligheid, veiligheid van luchtverkeer, voorkoming van belangrijke schade aan gewassen, vee, bossen, visserij en wateren, en ter bescherming van fauna en flora (Europese Vogelrichtlijn, art. 9, lid 1). In weerwil van de stelling van verweerder dat (in de Toelichting is onderbouwd dat) het project uit een oogpunt van natuur, waaronder de Flora- en faunawet, uitvoerbaar is, is het evident dat het project van de RijnlandRoute niet wordt gedekt door de hierboven genoemde gronden voor ontheffing.

39.24 Nota van Antwoord MER en Vo-PIP RijnlandRoute

Vws:

“Appellante verwijst niet naar de Nota van Antwoord Inpassingsplan, maar naar de Nota van Antwoord MER en voorontwerp inpassingsplan RijnlandRoute. De inspraak op het MER en het voorontwerp-inpassingsplan is per thema gerubriceerd van een antwoord voorzien. Daarbij is niet op ieder argument ter ondersteuning van een zienswijze afzonderlijk ingegaan. Dat doet aan het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan niet af.”

Reactie:

Het feit dat in de Nota van Antwoord MER en Vo-PIP niet voldoende is gereageerd op gedetailleerde kritiek heeft doorgewerkt in het PIP en de Tracébesluiten. Wij bestrijden dat deze besluiten voldoende zijn gemotiveerd. Met name is, zoals eerder betoogd, onvoldoende aangetoond dat er geen reële alternatieven voor het gekozen voorkeurstracé

voorhanden zijn. De verwijzing in het verweerschrift (39.24, slotzin) naar de tekst onder 39.20 kan onzerzijds niet worden geplaatst.

39.25 Strijd met beschermingsverplichtingen en beleidsambities m.b.t. het landschap

Vws:

“Bij de vaststelling van het Inpassingsplan is rekening gehouden met de aanwezigheid van het strandwallenlandschap dat noord-zuid in het landschap ligt.”

Reactie:

De stelling van verweerder dat bij de vaststelling van het PIP “rekening is gehouden” met de aanwezigheid van het strandwallenlandschap laat onverlet dat hier sprake is van de laatste intacte rest van het strandwallenlandschap dat zich langs de Nederlandse kust uitstrekt tussen Monster en Bergen aan Zee. Dit landschap is als zodanig uniek in Europa (zie o.a. Duin, Horst en Weide, Bosch Slabbers 2007, pag. 9). Het gebied is voorts aangewezen als kroonjuweel cultuurhistorie, als EHS topgebied en als Belvédère gebied in de Rijksnota Belvédère. Deze waarden worden met de doorsnijding van het landschap door het voorkeustracé ernstig aangetast.

39.26 Fly-over bij A4 en ecopassage onder A44

Vws:

“De ecopassage voor de A44 kan onder de weg door worden aangelegd. Dat heeft de voorkeur omdat de ecopassage dan minder invloed heeft op het landschap. De aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 kan niet zonder fly-over.”

Reactie:

De twee voorziene fly-overs bij de A4 betekenen een zware aantasting van het landschap met grote negatieve gevolgen voor de gebruikswaarde van de omliggende gebieden voor natuur en recreatie. De redenering die is gevolgd ten aanzien van de ecopassage (minder invloed op het landschap) had juist moeten worden toegepast op de fly-overs bij de A4. Verweerder motiveert overigens niet waarom de aansluiting van de RijnlandRoute zonder fly-over onmogelijk is. Het gaat hier om een aansluiting op een (geboorde) tunnel. Het is juist uit verkeerstechnisch oogpunt onlogisch om eerst ca. 8 meter omhoog te gaan (fly-over) en daarna tot ca. - 20 meter omlaag te gaan. Het zou voor het afslaande verkeer veel rustiger zijn om vanaf maaiveld geleidelijk naar - 20 meter af te dalen.

De ondergrondse ecopassage bij de A44 kan overigens niet voorzien in een robuuste ecologische verbinding, zoals is uiteengezet onder 39.11. In dit geval zou een bovengronds ecoduct, zoals in het oosten van ons land zeer gebruikelijk is, juist wel een goede oplossing kunnen zijn (zie ook: Onderzoek faunapassage over de A44 tussen Leiden en Wassenaar, Bureau Bakker, 2008).

Conclusie

Wij verzoeken uw College de voorgaande reactie bij de verdere behandeling van ons beroep te betrekken. Wij menen met het voorgaande te hebben aangetoond dat onze vereniging ten volle in haar beroep dient te worden ontvangen, ook waar het betreft het aspect natuur en landschap. Verder menen wij dat verweerder op de door ons aangevoerde gronden niet kan worden gevolgd in zijn verweer, voor zover door ons aangevochten. Wij blijven daarom bij ons verzoek ons beroep gegrond te verklaren.

Mr. drs. C.W.M. Dessens,
voorzitter

Mr. J.W. Sentrop,
secretaris