

Bewonersvereniging “Zuiderzeehelden”

p/a: Jacob van Heemskercklaan 50, 2253 KH Voorschoten

e-mail: secretaris@zuiderzeehelden.nl

KvK nummer: 54202809

Voorschoten, 15 september 2015.

Aan: Raad van State, Afdeling Bestuursrechtspraak,
t.a.v. G.P.M.J Schuyt
Postbus 20019,
2500 EA Den Haag

Uw nummer: 201500779/1/R6

Betreft: reactie Bewonersvereniging “Zuiderzeehelden” op het verweerschrift van de provincie Zuid-Holland inzake het Provinciale Inpassingsplan RijnlandRoute

Geacht college,

Wij hebben kennisgenomen van het verweerschrift van de Provincie Zuid-Holland op ons beroepschrift tegen het Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute en willen daar bij deze schriftelijk op reageren. Wij houden daarbij voor de duidelijkheid de puntsgewijze indeling van verweerders aan. In het verweerschrift zijn onze beroepsgronden opgenomen onder de nummers 6.1 t/m 6.11.

Verweer 6.1 - Bevoegdheid

“Een deel van de RijnlandRoute heeft betrekking op het hoofdwegennet, namelijk waar het gaat om de aanpassingen aan de A44 en A4. Voor deze delen zijn conform artikel 8, aanhef en b, onder 2, van de Tracéwet door de Minister van Infrastructuur en Milieu tracébesluiten vastgesteld.

...

Het feit dat de Verkenning en de procedure van de m.e.r. zijn gestart ten tijde van de Nota Mobiliteit maakt niet dat een Tracébesluit genomen had moeten worden voor de aanleg van de verbinding tussen de A4 en de A44. Voor de beantwoording van de vraag welk bestuursorgaan bevoegd is om een besluit te nemen, en welke procedure daarbij gevolgd moet worden, is het moment van besluitvorming doorslaggevend. Aangezien de besluitvorming rond de aanleg van de verbinding tussen de A4 en de A44 heeft plaatsgevonden na inwerkingtreding van het SVIR is de procedure van de Tracéwet niet doorlopen.

Reactie:

De verweerder stelt dat de verbindingsweg van de A4 naar de A44 die onderdeel van de Rijnlandroute zou moeten gaan uitmaken niet van nationaal belang is. Verweerder betoogt al jaren dat de verbindingsweg een bovenregionale functie heeft en dat de robuustheid van het algemene wegennet ermee versterkt wordt. Die robuustheid is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) aangegeven als nationaal belang nr 5: "een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen."

Deze weg verbindt twee snelwegen zonder dat er verdere aftakkingen worden aangelegd die aansluiten op de regionale infrastructuur. Derhalve is niet vol te houden dat deze weg geen nationaal belang zou dienen en geen feitelijk onderdeel is van het rijkswegennet. Ook in de SVIR is sprake van het verbeteren van de bereikbaarheid van o.a. de bollenstreek en wordt dit genoemd als nationaal belang¹. Ons argument is, dat gezien de aard van de verbindingsweg en het gegeven dat deze slechts dient om twee snelwegen te verbinden, en de "toeritten" naar deze verbindingsweg wel onder de Tracéwet zijn vastgesteld, er nog steeds wel degelijk sprake is van een onderdeel van het rijkswegennet. Besluitvoering daarover is een taak van het Rijk, Provinciale Staten is niet bevoegd.

Verweer 6.2 – Nut en noodzaak

"Zoals in paragraaf 1 van de Inleiding van dit verweerschrift is uiteengezet vormt het ontlasten van de N206 tussen Katwijk en de A4 slechts een van de redenen waarom de aanleg van de RijnlandRoute noodzakelijk is. De aanleg van de RijnlandRoute is tevens om andere redenen noodzakelijk. Zo beoogt de aanleg tevens het netwerk in de regio voor wat betreft de oost-westverbinding robuust te maken. De verbinding wordt hierdoor minder gevoelig voor incidenten en calamiteiten.

...

Anders dan appellante stelt profiteert dus ook het lokale verkeer met herkomst of bestemming in Leiden in grote mate van de realisatie van de RijnlandRoute.

Reactie:

Verweerder geeft robuustheid van het netwerk aan als een belangrijke reden van aanleg van de Rijnlandroute. Verweerder verzuimt daarbij echter aan te tonen dat dat doel bereikt wordt met het voorgestelde ontwerp, sterker nog, verweerder blijft geheel in het vage wat dit begrip inhoudt. Door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) is robuustheid gedefinieerd als "de mate waarin extreme reistijden als gevolg van incidenten (ongevallen, extreem weer, werkzaamheden en evenementen) worden voorkomen. Het effect van een betere robuustheid wordt bepaald door zowel de kans op een incident als het gevolg hiervan op de reistijd."²

¹ zie blz. 75 van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

² Bron: De betekenis van robuustheid, Robuustheid in kosten-batenanalyses van weginfrastructuur. Juli 2010. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Swertz en Straetemans hebben een quick scan uitgevoerd en gepubliceerd volgens de methodiek die het KIM aangeeft³. Uit deze quick scan blijkt dat het netwerk helemaal niet robuuster wordt door aanleg van de Rijnlandroute. Met name door de extra aansluitingen die op de A4 en A44 gemaakt worden ontstaat meer weefverkeer, waardoor meer kans op ongevallen en vastlopend verkeer op delen van de A4 en A44. Het overallegeffect van de aanleg van de Rijnlandroute op de robuustheid van het netwerk is volgens dit onderzoek negatief. Dit is niet verwonderlijk. Rijkswaterstaat heeft al eerder geconstateerd dat in- en uitvoegend verkeer de belangrijkste bron van files is (zie onder andere de succesvolle actie om verkeersstroom op de A10 tijdens werkzaamheden te beheersen door lokaalverkeer te weren). Dit is een heel basale “verkeerswet”. Het ligt dan ook niet in de lijn der verwachtingen dat nader onderzoek een andere uitkomst geeft.

Conclusie is dat verweerder verzuimd heeft te bewijzen dat het netwerk door aanleg van de Rijnlandroute robuuster wordt en dat er een duidelijke contra-indicatie ligt. Verweerder lijkt te redeneren dat twee oost-west takken in een netwerk robuuster zijn dan een. Dit is een doelredenering zonder grond. Als dat een moverende reden zou zijn voor wegaanleg, dan zou het hele Nederlandse wegennet verdubbeld moeten worden.

Nut en noodzaak dient wel degelijk aangetoond te worden op basis van reëel te verwachten verkeer. De Gedeputeerde heeft voor Provinciale Staten de voorkeur voor de Zoeken naar Balans variant grotendeels gebaseerd op de MKBA. Daarbij zijn onrealistische prognoses gebruikt (zie 6.4). Bovendien is de geprognoseerde groei ook nog eens 100 jaar doorgezet om een positieve MKBA te verkrijgen⁴. De verweerder verstrekt daarmee intern en extern verkeerde informatie en houdt zich niet aan fair-play. De aanname voor groei blijkt allesbepalend. Dat blijkt uit een gevoeligheidsanalyse met een laag groeiscenario, waarbij de baten/kostenverhouding inzakt van 1,9 naar 0,6. **Conclusie daaruit kan alleen maar zijn dat nut en noodzaak niet is aangetoond.**

Verweerder stelt dat verkeer met herkomst en bestemming Leiden profiteert van de Rijnlandroute. Dat effect kan echter met veel eenvoudiger maatregelen ook verkregen worden, zie hierbij onze reactie op 6.6 en 6.7.

Verweer 6.3 – Ladder van Verdaas

“In de (bijlage bij de) brief van 9 september 2005 noemt de Stichting Behoud Rijnland een aantal maatregelen die op korte en middellange termijn genomen zouden kunnen worden om de verkeersproblemen op de N206-route te verminderen. Voor de korte termijn zijn genoemd ‘maatregelen ter vermindering van de dagelijkse ergernis bij het gebruik van de huidige router’ (vergroting capaciteit kruispunten en verbreding brug Rijn-Schiekanaal). Voor de middellange termijn zijn genoemd verbreding van de N206 naar 2x2 rijstroken en het doortrekken van de Churchillaan middels een aquaduct onder het Rijn-Schiekanaal en een ongelijkvloerse aansluiting op de Europaweg.

³ Robuustheid RijnlandRoute, Otto Swertz en Franc Straetemans 29 februari 2012

⁴ MKBA Rijnlandroute, ECORYS, 2012, pag 20 en 21: “Voor de Rijnlandroute is gebruik gemaakt van hoge groeiscenario van Global Economy (GE). “Voor na 2040 stelt het KIM voor dezelfde jaarlijkse mobiliteitstoename te hanteren als tussen 2020 en 2040.”“Uitgangspunt is dat beide alternatieven in 2020 in gebruik worden genomen. De baten zijn vervolgens bepaald tot en met het zichtjaar 2111.”

...

Met betrekking tot de door appellante genoemde Ladder van Verdaas geldt in de eerste plaats dat het gebruik hiervan op geen enkele manier is voorgeschreven. Het Inpassingsplan kan hieraan niet worden getoetst. Los daarvan komt de Ladder van Verdaas erop neer dat pas tot de aanleg van nieuwe infrastructuur wordt overgegaan, wanneer andere maatregelen (zoals aanpassing van bestaande infrastructuur) onvoldoende probleemoplossend vermogen hebben. De stelling van appellante dat de oplossingen uit de brief van 9 september 2005 beter aansluiten bij de Ladder van Verdaas is niet correct. Als gezegd hebben de korte- en middellangetermijnoplossingen geen probleemoplossend vermogen en is de langetermijnoplossing in de brief ook gewoon de aanleg van nieuwe infrastructuur.”

Reactie:

Verweerder stelt dat het gebruik van de Ladder van Verdaas in de eerste plaats op geen enkele manier is voorgeschreven. Wij stellen dat, ook als dat zo is, het van behoorlijk bestuur en zorgvuldigheidsbeginsel getuigt als wel degelijk van alle treden van de ladder gebruik wordt gemaakt. Nota bene in de “Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport”⁵ van de commissie voor de m.e.r staat er in paragraaf 3.1 (geïnspireerd op Verdaas):

“Om een goed beeld te krijgen van de redenen om de Rijnlandroute te realiseren adviseert de Commissie nut en noodzaak in het MER (geïnspireerd door de Zevensprong van Verdaas) verder uit te werken door:

- *de regionale ontwikkelingen te beschrijven;*
- *inzicht te geven in de daarmee samenhangende ruimtelijke visie voor het betrokken gebied;*
- *waarna kan worden vastgesteld wat het mobiliteitsprobleem inhoudt (in relatie tot de ontwikkelingen in de regio);*
- *vervolgens kan worden ingegaan op maatregelen waardoor dit mobiliteitsprobleem kan worden opgelost:*
 - *prijnsbeleid*
 - *mobiliteitsmanagement en fiets;*
 - *optimalisatie van bestaand openbaar vervoer;*
 - *een betere benutting van de bestaande infrastructuur;*
 - *de verbreding van bestaande wegen;*
 - *de aanleg van nieuwe infrastructuur.*

Hierdoor wordt duidelijker welk mobiliteitsprobleem de Rijnlandroute moet oplossen. Betrek daarbij voor zover relevant de resultaten uit de netwerkanalyses en overige verkeersstudies die in de regio zijn uitgevoerd (MKBA Rijnlandroute).”

Verweerder heeft nagelaten om Nut en noodzaak van de RijnlandRoute aan te tonen omdat verweerder gelijk naar sprong 7 van “Verdaas” (punt 6 van bovenstaande richtlijn is gestapt), namelijk de aanleg van nieuw infrastructuur. Men heeft onder andere niet aangetoond naar prijsbeleid en

⁵ Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport, commissie voor de m.e.r - 3 maart 2009 / rapportnummer 2198-55, <http://api.commissiemer.nl/docs/mer/p21/p2198/a2198rl.pdf>

mobilitieitsmanagement te hebben gekeken in de PIP en punt 5 van de richtlijn, in combinatie met andere maatregelen is te makkelijk terzijde geschoven, zie ons betoog onder 6.6 en 6.7. Alle sprongen van “Verdaas” zijn ook nog eens cumulatief: verweerder kan niet stellen dat er naar een aantal sprongen wel is gekeken en dan zeggen dat die ieder geen probleemoplossend vermogen hadden. Verweerder heeft niet zorgvuldig gehandeld hierin.

Het is des te opmerkelijker dat in het Hoofdlijnenakkoord 2015-2019⁶ de provincie/college stelt dat ze willen zorgen dat Zuid-Holland slimmer, schoner en sterker is. Daarin zeggen ze op pagina 4:

“Daarbij willen wij meer passagiers in het openbaar vervoer, meer vervoer over water, betere benutting van bestaande en nieuwe wegen en meer mensen op de fiets.”

“Wij willen de bestaande en nieuwe infrastructuur slimmer en beter gebruiken. Wij gaan het gebruik en het koppelen van reisinformatievoorzieningen (waaronder verkeersinformatiesystemen) stimuleren. Wij geven prioriteit aan het oppakken van infrastructurele knelpunten en verkeersveiligheid naast aanleg van de al geplande infrastructuur.”

“Wij willen een vermindering van het overaanbod van kantoren. De visies van gemeenten en regio’s op basis van de marktbehoefte op de ontwikkeling van kantorencomplexen moeten passen binnen de kaders van de provincie. In gevallen waar vermindering van capaciteit niet op deze wijze lukt, nemen wij de regie over.”

Verweerder zegt letterlijk in bovenstaande aangehaalde zinnen dat ze willen handelen op een manier dat in ieder geval geïnspireerd is op de Ladder van Verdaas. Jammer genoeg is dit Hoofdlijnenakkoord tot stand gekomen na het RijnlandRoute besluit, maar het geeft wel aan ook verweerder nu overtuigd is van het belang om beter te gebruiken wat je al hebt qua wegen - slimmer, schoner en sterker.

Verweer 6.4 – Verwachte ontwikkelingen

“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 plaatsheeft 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 ten opzichte van 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. Provinciale Staten merken hierbij nog op dat specifiek voor het MER 2e fase

⁶ Hoofdlijnenakkoord 2015-2019 VVD, D66, CDA en SP - Zuid-Holland slimmer, schoner en sterker, PZH - [https://staten.zuid-](https://staten.zuid-holland.nl/DMS_Import/Statencommissie_Groen_en_Water_GenW/2015/commissie_Groen_en_Water_17_juni_2015/Besprekstukken/Hoofdlijnenakkoord_2015_2019_VVD_D66_CDA_en_SP_Zuid_Holland_slimmer_schoner_en_sterker/Hoofdlijnenakkoord_2015_2019_VVD_D66_CDA_en_SP_Zuid_Holland_slimmer_schoner_en_sterker)

[holland.nl/DMS_Import/Statencommissie_Groen_en_Water_GenW/2015/commissie_Groen_en_Water_17_juni_2015/Besprekstukken/Hoofdlijnenakkoord_2015_2019_VVD_D66_CDA_en_SP_Zuid_Holland_slimmer_schoner_en_sterker/Hoofdlijnenakkoord_2015_2019_VVD_D66_CDA_en_SP_Zuid_Holland_slimmer_schoner_en_sterker](https://staten.zuid-holland.nl/DMS_Import/Statencommissie_Groen_en_Water_GenW/2015/commissie_Groen_en_Water_17_juni_2015/Besprekstukken/Hoofdlijnenakkoord_2015_2019_VVD_D66_CDA_en_SP_Zuid_Holland_slimmer_schoner_en_sterker/Hoofdlijnenakkoord_2015_2019_VVD_D66_CDA_en_SP_Zuid_Holland_slimmer_schoner_en_sterker)

de oorspronkelijke ontwikkelingsomvang van de locatie Valkenburg is gereduceerd en gefaseerd, uitgaande van 50% realisatie in 2020 en 90% van de oorspronkelijke capaciteit in 2030.”

Reactie:

Het verweert.a.v. de prognoses is onvoldoende. Ten eerste stelt verweerder dat het GE-scenario bewust gekozen is om onderschatting van milieu-effecten te voorkomen. Dat is prima (worst case benadering), maar daarmee geeft Verweerder geen antwoord op de stelling dat het onverstandig is om een investering te baseren op dezelfde maximale prognose. Een bedrijf dat dat zou doen zou failliet gaan.

Ten tweede stelt verweerder dat de belangrijkste oorzaak van het afvlakken van het verkeer de economische crisis van de afgelopen jaren is. Dit zal ongetwijfeld een invloed hebben, maar hierbij gaat verweerder helemaal voorbij aan de structurele effecten van het nieuwe werken, anders functioneren van veilingen, meer op de fiets, minder woningbouw. Dit zijn structurele landelijke ontwikkelingen. Verweerder houdt onvoldoende rekening met deze trends. Het feit dat verkeersscenario's in het NRM zijn opgenomen ontslaat verweerder niet van de verantwoordelijkheid om verstandige en realistische aannamen te doen en die bij te stellen als blijkt dat de trends wijzigen (beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald). In ons beroep hebben we voldoende bronnen aangehaald die er op wijzen dat die trends gewijzigd zijn. Verweerder stelt verder dat de prognose van de ontwikkelingsomvang van de locatie Valkenburg naar beneden bijgesteld is tot 50% in 2020 en 90% in 2030. Die prognose is daarmee echter nog steeds onrealistisch.

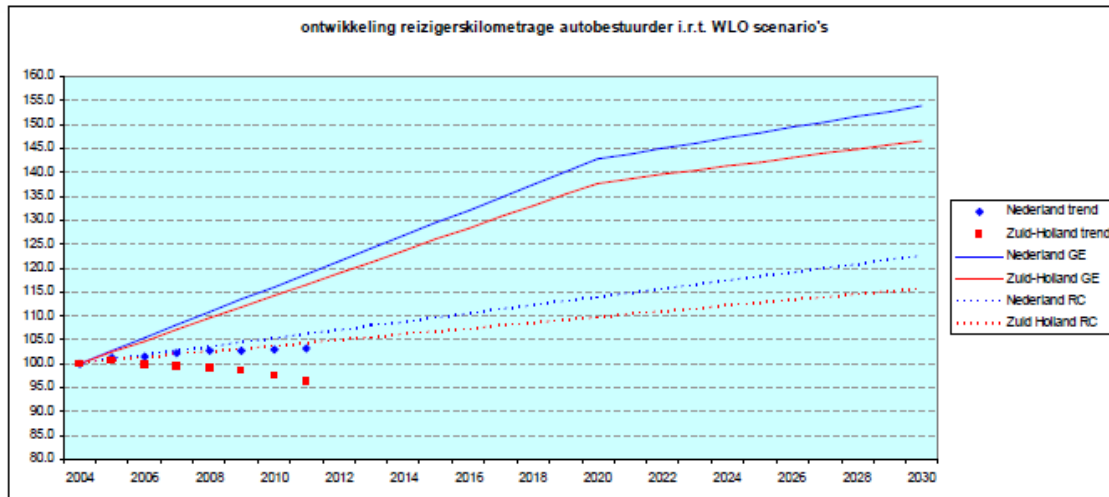
In het rapport 'Welvaart en leefomgeving, een scenariostudie voor Nederland in 2040', een gezamenlijke publicatie van het Centraal Planbureau, het Milieu- en Natuurplanbureau en het Ruimtelijk Planbureau staat op bladzijde 8 als belangrijkste bevinding: *“De toenemende druk op de fysieke omgeving, die ontstaat door de voortdurend groeiende behoefte aan wonen, werken en mobiliteit, vlakt op termijn naar verwachting af. Dit komt vooral door de geringere bevolkingsgroei. **Zo zal de congestie in de meeste scenario's na 2020 niet verder groeien.** Verder maken de omslag in de groei van de beroepsbevolking en de verdienstelijking van de economie dat ook de behoefte aan bedrijventerreinen en kantoren afneemt: na 2020 is in drie van de vier scenario's geen noemenswaardige extra ruimte meer nodig. De afnemende bevolkingsgroei leidt er eveneens toe dat de vraag naar woningen langzamer toeneemt, en hiermee het beslag op de ruimte.*

Zo staat op pagina 5 van de PVVP-monitor 2011 van de provincie Zuid-Holland (d.d. april 2012) bijvoorbeeld: *“In de periode 2004-2010 is de totale mobiliteit van de Zuid-Hollandse bevolking gedaald. Deze daling wordt vooral veroorzaakt doordat de inwoners van Zuid-Holland gemiddeld duidelijk minder kilometers afleggen. (...) Alle regio's van Zuid-Holland vertonen een soortgelijk beeld”.*

Omdat verweerder niet naar zijn eigen rapportages lijkt te kijken nemen wij weer de grafiek op van verweerder zelf over de ontwikkeling reizigerskilometrage autobestuurder i.r.t WLO scenario's.

Ontwikkeling reizigerskilometrage autobestuurder i.r.t. WLO scenario's (Bron: MON/OViN/NRM)

Files: GE forse toename; RC geen toename



provincie **HOLLAND**
ZUID

Voor het genereren van de verkeersgegevens ten behoeve van het ontwerpbesluit is gebruik gemaakt van de op dat moment meest actuele versie van het Nederlands Regionaal Model (hierna: het NRM 2013). Dit verkeersmodel heeft volgens verweerder ook ten grondslag gelegen aan de overige onderzoeken. Het NRM 2013 gaat uit van het GE-scenario. Verweerder acht het NRM 2013 op dit punt voldoende representatief.

Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen onder meer in de uitspraak van 3 december 2008 in zaak nr. 200703693/1, geven modellen noodzakelijkerwijs een abstractie van de te verwachten werkelijkheid weer. De validiteit van een model, zoals het NRM 2013, wordt pas aangetast wanneer de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid. Wij stellen dat gezien de absurde groei ten opzichte van de huidige werkelijkheid op de Plesmanlaan, Churchilllaan en Europaweg⁷ het NRM 2013 zodanige gebreken vertoont dat de uitkomsten hiervan in dit geval **niet als representatief** kunnen worden beschouwd en dat verweerder zich hier niet in redelijkheid op heeft mogen baseren.

⁷ Tabel Zie tabel 3.1 "Verkeersintensiteiten referentiesituatie en plansituatie RijnlandRoute 2030" in de Toelichting bij het Inpassingsplan en de tabel "Verkeersintensiteiten referentiesituatie en plansituatie RijnlandRoute 2030" in paragraaf 6.2.1 van de Toelichting bij het Inpassingsplan.

Verweer 6.5

“Anders dan appellante stelt is een alternatief waarbij eerst knelpunten rondom het Lammenschansplein en het knooppunt Leiden West worden opgelost dus niet reëel.”

Reactie:

Het verweer dat een gefaseerde oplossing onvoldoende oplossend vermogen heeft is gebaseerd op de verkeersprognoses. Gezien de slechte onderbouwing van de verkeersprognoses (zie 6.4) houdt dit verweer geen stand.

Verweer 6.6 en 6.7 - Fasering – eerst bestaande problemen aanpakken

“... De noodzaak voor een extra oost-westverbinding om het verkeersnetwerk robuuster te maken vormt een belangrijke overweging voor de keuze van het Zoeken naar Balans alternatief. Dit geldt te meer nu de bestaande doorstromingsproblematiek op de N206 alleen maar zal verergeren als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. Met dit alternatief worden twee aansluitingen op de A4 en A44 toegevoegd als gevolg waarvan doorgaand verkeer gescheiden wordt van bestemmingsverkeer voor Leiden. ...”

“Voor de vergelijking van reistijden zijn niet alleen trajecten gekozen die in de geplande situatie via de verbinding A4-A44 gaan. Het effect van de RijnlandRoute voor het bestemmingsverkeer via de Churchilllaan of Dr. Lelylaan (Knoop Leiden-West) is wei degelijk in beeld gebracht. Zoals hiervoor onder 6.6 is uiteengezet, verbetert de doorstroming op deze straten waardoor de reistijd afneemt. Dit komt omdat de nieuwe oost-westverbinding tussen de A4 en A44 voor een aanzienlijke afname zorgt (20%) van het verkeer op deze straten.”

Reactie:

De verweerder stelt dat er in de huidige situatie al knelpunten zijn. Wij onderschrijven dat en verzoeken de provincie dan ook met klem om die knelpunten zo spoedig mogelijk aan te pakken. De verweerder stelt verder dat er een verschuiving van verkeerssoorten zal komen. Dat neemt echter niet weg dat het voorgestelde plan slechts voor 20% van het probleem (globaal gezien het doorgaande verkeer) een oplossing biedt. Het is dus geen effectieve maatregel en mede daarom veel te duur. Verweerder stelt dat wij suggereren dat het effect van de aanleg van de RijnlandRoute op de Churchilllaan niet in beeld is gebracht. Dat zeggen wij niet. Wij zien dat in het PIP op de voorgrond gepresenteerd is dat de reistijd van A4 naar A44 drastisch afneemt door de maatregel. In een tabel van een bijlage van het achtergrondrapport verkeer zijn effecten gepresenteerd op het verkeer op de Churchilllaan en Dr Lelylaan. Omdat daar de huidige knelpunten zitten zou dat laatste o.i. op de voorgrond moeten staan. Zoals de verweerder in het verweer aangeeft neemt het verkeer daar met ca 20% af door de maatregel. Dat heeft in eerste instantie (2020) een aanzienlijk gunstig effect op de doorstromingsnelheid, zoals verweerder in reactie 6.2 weergeeft. De variant ZnBA (zonder tunnel tracé) heeft echter hetzelfde effect⁸. Daaruit blijkt dat de knelpunten veel makkelijker opgelost kunnen worden. Een reden te meer om te kiezen voor een gefaseerde oplossing. Het is totaal onduidelijk waarom de provincie hier niet voor

⁸ MER Rijnlandroute, tweede fase, Achtergrondrapport verkeer, Bijlage 12, tabel B12.1

kiest. Toekomstvastheid voor 2030? Dat is, gezien de veel te hoge prognoses die de provincie hanteert een farce. Robuustheid? Daar hebben we het elders over. Financiële bijdrage van het Rijk? Dan gaat het dus toch om het Rijkswegennet, zie ons punt 6.1. Uit alles blijkt een **gebrek aan motivering**. Kortom, er is geen valide reden om niet voor een gefaseerde oplossing te kiezen waarbij geen nieuw tracé aangelegd wordt en alleen knelpunten op bestaande tracés opgelost worden.

Verweerder voert hier nogmaals het argument aan dat een extra oost-west verbinding het netwerk robuuster maakt. Zoals onder 6.2 is aangetoond is dit een doelredenering zonder grond. Verweerder heeft verzuimd aan te tonen dat het netwerk robuuster wordt en de informatie die beschikbaar is geeft aan dat aanleg van de Rijnlandroute het netwerk juist minder robuust maakt.

Verweerder onttrekt zich met deze doelredenering aan haar plicht om nut en noodzaak aan te tonen op basis van reëel te verwachten verkeer.

Verweer 6.8 - Financiële onzekerheid

“De economische uitvoerbaarheid van de RijnlandRoute is gegarandeerd. De totale projectkosten voor de RijnlandRoute bedragen € 869,1 miljoen (prijspeil 2014). De beschikbare dekking bedraagt € 875,2 miljoen (prijspeil 2014). Daarmee is er een overschot op de balans van € 6,1 miljoen. De stelling dat het vereiste kapitaal een zodanige omvang heeft dat de provincie in de toekomst te weinig financiële armslag heeft, kan niet worden gevolgd. Daarbij is van belang dat de bijdrage die de provincie dekt - een bijdrage van € 295,4 miljoen (prijspeil 2014) - over een periode van 30 jaar wordt afgeschreven. ...”

Reactie:

Het verweer richt zich op de vraag of het besluit rechtmatig is. Dat is niet het issue dat wij hier aan de orde stellen. Ons beroep ten aanzien van de grootte van de investering richt zich op het feit dat wij als burgers geschaad worden doordat de Provincie een onevenredige en onnodig grote investering doet voor dit probleem en ook de gemeente een forse bijdrage moet leveren. Daarmee worden de mogelijkheden beperkt om andere belangrijke maatregelen te nemen die voor ons als burgers en voor het gebied van de Provincie van belang zijn (zoals onderhoud wegen, vaarwegen, sport, cultuur, openbaar vervoer).

Verweerder stelt in haar verweerschrift dat “De economische uitvoerbaarheid van de RijnlandRoute is gegarandeerd.”. Het gebruik van het woord garantie getuigt niet van realiteitszin. Uitsluitend vanaf het moment dat het project tot in de finesses is uitgewerkt en alle contracten gesloten zijn kan er over een bepaalde mate van garantie gesproken worden.

Verweerder presenteert in zijn ogen overtuigend overschot van maar liefst 6,1 miljoen; in onze ogen een niet overtuigend 0,7 procent. De ervaring met megaprojecten (zoals Betuwelijn, HSL, Noord-Zuid IJN) leert al tientallen jaren, dat de begrotingsoverschrijdingen enorm kunnen zijn. Het is ronduit provocerend, dat gesteld wordt “Uit het vorenstaande blijkt, dat de projectkosten volledig gedekt zijn en dat er zelfs een overschot op de balans is”. Onzes inziens hoort bij dit soort projecten een significante post onvoorzien, hetgeen wij niet vermeld zien in “Toelichting op het Inpassingsplan, par 8.3”.

In het Hoofdlijnenakkoord 2015-2019 stelt de provincie/college dat budgetten niet geïndexeerd zullen worden. De projectbegroting is gebaseerd op prijspeil 2014. Tijdens een eventuele aanbesteding in 2016 zal men de projectbegroting op prijspeil 2016 moeten brengen. Tegen een conservatieve indexatie van 1% en tegen de tijd van eventuele aanbesteding, zal de ruimte die verweerder aangeeft te hebben van 6,1 miljoen geheel opgeslokt zijn.

Verweer 6.9 - Financiële onzekerheid - BTW

“... Voor alle gemeenten en provincies geldt het BTW-compensatiefonds. Dit fonds was ten tijde van het vaststellen van het Inpassingsplan, en is overigens ook op dit moment, toereikend om de BTW over de bijdragen van de provincie en de gemeenten aan de RijnlandRoute te compenseren. De stelling van appellante dat onduidelijk is wat de gevolgen voor het project zijn, indien niet langer alle BTW gecompenseerd wordt, kan reeds om deze reden niet worden gevolgd.”

Reactie:

Het verweert a.v. het BTW-compensatiefonds kan niet worden gevolgd. Verweerder heeft niet aangetoond dat er een garantie is dat de BTW van het project Rijnlandroute gedekt wordt uit het BTW compensatiefonds. Zolang er geen garantie is, bestaat er een risico dat er geen voldoende budget beschikbaar is en dat is wel degelijk iets waar verweerder rekening mee dient te hebben gehouden bij de toetsing.

Verweer 6.10 - Financiële onzekerheid - Onderhoudskosten

“Ook hier geldt dat de vraag of de kosten voor onderhoud, afschrijving en vervanging voldoende begroot en gedekt zijn - en of deze kosten nadelig zijn voor de financiële ruimte die de provincie heeft voor overige investeringen - niet van belang is voor de toetsing van inpassingsplannen. Relevant is slechts of ten tijde van het vaststelling van het Inpassingsplan duidelijk was dat voldoende budget beschikbaar is om de RijnlandRoute in de planperiode aan te leggen. Zoals hiervoor onder 6.8 is uiteengezet is dit het geval.

...

Anders dan appellante stelt bedraagt de rente en afschrijving niet dertig jaar lang ongeveer € 20 miljoen per jaar. De schuld wordt immers steeds kleiner. Hierdoor neemt de rente af en worden de jaarlijkse rente- en afschrijvingskosten elk jaar lager. In de laatste jaren bedragen deze lasten circa € 14,7 miljoen.”

Reactie:

Verweerder stelt dat het slechts relevant is dat ten tijde van de vaststelling van de inpassingsplannen voldoende budget beschikbaar is. Het verweer richt zich op de vraag of het besluit rechtmatig is. Dat is niet het issue dat wij hier aan de orde stellen. Ons beroep ten aanzien van de grootte van de investering richt zich op het feit dat wij als burgers geschaad worden doordat verweerder een onevenredige en onnodig grote investering doet voor dit probleem en ook de gemeente een forse bijdrage moet leveren.

In het antwoord voert men op dat in de laatste jaren de kapitaallasten 14,7 miljoen bedragen. Dat is ook maar een half antwoord. De rentecomponent van de kapitaallasten wordt berekend over de waarde van het actief op de balans. In de beginjaren is dat hoog en neemt jaarlijks met 1/30e af, nl de afschrijving. Dus inderdaad is het aan het einde lager dan aan het begin. Maar alleen bedrag aan het einde van de periode noemen is ook niet correct.

Als het aan het einde 14,7 miljoen is zoals in het antwoord is opgenomen dan is het in het begin aanzienlijk hoger.

Verweer 6.11 - EHS

"...De maatregelen die zijn opgenomen in het Tracébesluit zorgen ervoor dat de aanpassing van A44 het toekomstig functioneren van de door de provincie gewenste ecologische verbindingzone niet extra zal belemmeren. ..."

Reactie:

In het TAUW rapport als bijlage van het PIP staat *"De evz Oostvlietpolder wordt bij realisatie van het PIP-deel van de RijnlandRoute in het zuiden doorsneden door de nieuwe weg, enkele parallel gelegen fietspaden en bestaande autowegen. De evz is als natte moeraszone beoogd, maar deze is (nog) niet gerealiseerd op het deel waar de RijnlandRoute beoogd is. De doelsoorten zijn vissen, amfibieën, libellen en waterspitsmuis. Toekomstig functioneren van de evz mag niet belemmerd worden door realisatie van de RijnlandRoute."* Vervolgens is een mitigatieontwerp geschetst met slootjes en duikers die om de tunnelingang geleid worden. Er is totaal niet aangetoond dat dit ontwerp kan functioneren als natte moeraszone en dat het daadwerkelijk een verbinding kan vormen. Onzes inziens heeft verweerder hiermee niet voldoende aangetoond dat toekomstig functioneren van de evz niet belemmerd wordt.

Voor de Maaldrift geldt mutatis mutandis hetzelfde. In het Provinciaal beleid staat dat er een robuuste verbinding tussen duinlandschap en het groene hart gewenst is. Bij Maaldrift wordt de ruimte waar die verbinding gerealiseerd moet worden zeer beperkt door het verkeersknooppunt dat daar geprojecteerd is. De maatregelen die in het PIP genoemd zijn, zijn zeer kleinschalig. Verweerder heeft onvoldoende aangetoond dat het toekomstig functioneren van de evz niet belemmerd wordt.

Verweerder reageert in enge zin op de EHS. De EHS kan echter niet los gezien worden van natuurgebied in bredere zin. Belangrijk weidevogelgebied zoals aangegeven in de provinciale kaart Natuur en biodiversiteit in de Visie ruimte en mobiliteit te weten Papenwegsepolder wordt doorsneden en verstoord. Voor het weidevogelgebied is het in de provincie Zuid-Holland geldende nee tenzij-principe van toepassing. 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. Verweerder heeft het groot maatschappelijk belang en de afwezigheid van reële alternatieven niet aangetoond. Zie hierbij onze reactie op 6.6 en 6.7.

Daarnaast worden ook beschermde soorten vallend onder de Flora en Faunawet verstoord en hun leefgebied verkleind. De zorgplicht van de Flora en Faunawet stelt dat dergelijk handelen achterwege

moet blijven voor zover zulks in redelijkheid kan worden gevegd, dan wel alle maatregelen genomen moeten worden die redelijkerwijs kunnen worden gevegd teneinde die gevolgen te voorkomen of, voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken. Aangezien de Rijnlandroute geen dwingende reden van openbaar belang dient (dat heeft verweerder immers niet aangetoond, zie hiervoor de punten 6.2, 6.4, 6.6 en 6.7) kan redelijkerwijs gevegd worden de gevolgen te voorkomen. De Provincie doet dat niet en is dus in overtreding.

Tevens wordt habitat vernietigd van trekvogels. Dit doet afbreuk aan de gunstige staat van instandhouding van trekvogels zoals genoemd in bijlage 1 van de Europese vogelrichtlijn. De Vogelrichtlijn bepaalt dat lidstaten gehouden zijn verslechtering van de leefgebieden van deze soorten ook buiten de speciale beschermingszones te voorkomen. Voorkomen is een zwaardere eis dan mitigeren. Verweerder voldoet hier niet aan.

Voor een nadere toelichting op ons betoog verwijzen we naar de onderdelen 39.11, 39.12, 39.15, 39.16 en 39.18 t/m 39.20 van de reactie van de Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten op het verweerschrift. Gelieve deze reacties te beschouwen als onderdeel van onze reactie.

Tot slot:

Al de onder 6.11 genoemde plichten geven aan dat er een heel zware reden moet zijn om infrastructuur aan te leggen die een belangrijk natuurgebied met vele functies doorkruist. Verweerder slaagt er niet in om de noodzaak van de RijnlandRoute aan te tonen, niet op basis van reële verkeersverwachtingen en niet met het argument van robuustheid. Het voorgestelde ontwerp is een geldverslindend project dat onnodig is en natuur en leefomgeving aantast. In plaats van het door Provincie voorgestelde ontwerp dient de Provincie de bestaande knelpunten in de N206 route op het bestaande tracé op te lossen.

Wij verzoeken u vriendelijk onze reactie op het verweerschrift van de provincie Zuid-Holland bij de zaak te betrekken.

Namens de Bewonersvereniging "Zuiderzeehelden",

Hoogachtend,

J. Dubbeldam, voorzitter

J. Soulsby, secretaris