



©2007 Mazon Vork

Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland  
www.behoudrijnland.nl

## Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland

Witte Singel 54, 2311 BL Leiden. E: [info@behoudrijnland.nl](mailto:info@behoudrijnland.nl); I: <http://www.behoudrijnland.nl/> giro 3057721 t.n.v. Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland. KvK Rijnland nr 28 11 42 54

### AANTEKENEN!

Leiden/Voorschoten/Wassenaar/Zoeterwoude, woensdag 16 september 2015.

nummers 201500779/1/R6, 201501216/1/R6 en 201501213/1/R6

Aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State,  
Postbus 20019, 2500 EA Den Haag.

**Betreft:** reactie op het verweerschrift namens Provinciale Staten van Zuid-Holland inzake de beroepen tegen het besluit van 10 december 2014 tot vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute (nummer 201500779/1/R6) en namens de Minister van Infrastructuur en Milieu inzake de beroepen tegen de vaststelling van het Tracébesluit A44 RijnlandRoute op 17 december 2014 (nummer 201501216/1/R6) en de beroepen tegen de vaststelling van het Tracébesluit A4 RijnlandRoute op 17 december 2014 (nummer 201501213/1/R6)

Geacht college!

Namens die verenigingen en stichtingen, die in het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute samenwerken met de indiener van dit beroepschrift, de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland en die de Stichting hebben gemachtigd namens hen een gezamenlijk (overkoepelend en algemeen) beroepschrift in te dienen, doen wij u hierbij een reactie op hierboven bedoeld verweerschrift toekomen.

Hieronder maken we eerst een aantal algemene opmerkingen over het hierboven bedoelde verweerschrift, waarna we meer in het bijzonder ingaan op de reactie op ons beroep in het verweerschrift.

### algemene opmerkingen over het verweerschrift

#### **Snijdt geen enkel argument van appellanten hout?**

Het is hierboven bedoelde organisaties opgevallen, dat de overgrote meerderheid van de argumenten volgens het (meer dan 500 pagina's tellende) verweerschrift geen hout snijdt. Mede in aanmerking genomen dat een niet onaanzienlijk deel van de appellanten in onze kring soms al decennia lang - ook professioneel - werkzaam is op het gebied van de ruimtelijke ordening en de wegeaanleg, lijkt het ons uiterst onwaarschijnlijk dat geen van hen een aantal deugdelijke argumenten naar voren heeft weten te brengen. Wij hebben ons over deze uitkomst verwonderd.

#### **De wijze waarop het verweerschrift onze argumentatie behandelt en fragmenteert**

Wij hebben grote moeite met de wijze waarop het verweerschrift onze argumentatie fragmenteert en de samenhang uit ons betoog haalt. Op verschillende plaatsen in het verweerschrift worden onze argumenten ook onjuist weergegeven. Die handelwijze lijkt ons een bestuursorgaan onwaardig .

## **Reactie op het verweerschrift tegen ons beroep**

### **32.1    **Waarom is de RijnlandRoute ondergebracht in drie ‘bestemmingsplannen’?****

#### **Verweer:**

Met betrekking tot de keuze om een inpassingsplan te combineren met twee tracébesluiten verwijzen verweerders naar paragraaf 4 van de Inleiding.

#### **Onze reactie:**

Het is juist, dat *“het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan en de Tracébesluiten (...) tegelijk bekend (zijn) gemaakt”* en dat *“de beroepstermijn (...) hetzelfde (was)”*, zoals in paragraaf 4 van de inleiding van het verweerschrift staat. (Dat gold voor het ontwerp-inpassingsplan en de ontwerp-tracébesluiten overigens niet.)

Dat *“op die manier (...) met een beroepschrift tegen de verschillende besluiten (kon) worden volstaan”*, was de meeste appellanten **vooraf** niet duidelijk. Daarom hebben wij in ons beroep ook de vrees geuit, dat degenen die tegen het inpassingsplan en de tracébesluiten in beroep wilden gaan en eventueel ook om een voorlopige voorziening wilden vragen (ook financieel) zwaar belast zouden worden, terwijl het schorsen of vernietigen van één van deze ‘bestemmingsplannen’ niet zou leiden tot het eveneens schorsen of vernietigen van de andere ‘bestemmingsplannen’, hoewel die andere plannen daardoor toch ook onuitvoerbaar (en onrechtmatig) zouden worden.

Zoals ons inziens terecht wordt opgemerkt in de reactie van de Wijkraad Stevenshof, is deze benadeling voorkomen door de beslissing van uw Afdeling (en dus niet door de handelwijze van verweerders) om alle besluiten gezamenlijk in één beroepsprocedure te voegen.

Paragraaf 4 van de Inleiding gaat niet in op ons bezwaar, dat er *“geen modus is gevonden om de RijnlandRoute, die door de provincie in de afgelopen jaren consequent als één ondeelbaar project is gepresenteerd, in één plan (zoals bijvoorbeeld een Rijksinpassingsplan) onder te brengen”*.

### **32.2    **over onze opvatting dat de (dure) nieuwe verbinding A4-A44 c.a. niet nodig is, de verkeersproblemen niet oplost en wel grote natuur- en milieuschade veroorzaakt****

#### **Verweer:**

Nut en noodzaak van het project RijnlandRoute, inclusief de verbinding tussen de A4 en de A44, zijn toegelicht in paragraaf 1 van de Inleiding.

De stelling dat de verbinding tussen de A4 en A44 grote natuur- en milieuschade veroorzaakt kan niet worden gevolgd. Mede doordat de verbinding deels wordt gerealiseerd in een verdiepte ligging en deels in een geboorde tunnel is het effect op natuur- en milieu beperkt. De resterende effecten zijn getoetst aan de geldende wettelijke kaders. Het project voldoet daaraan. Appellante geeft ook niet aan welke specifieke natuur- of milieueffecten niet aanvaardbaar zouden zijn.

#### **Onze reactie:**

Wat in paragraaf 1 van de Inleiding van het verweerschrift staat over nut en noodzaak van het project RijnlandRoute vormt grotendeels een herhaling van wat al in de inleiding van de Toelichting op het Inpassingsplan staat. Paragraaf 1 van de inleiding van het verweerschrift gaat niet of nauwelijks in op onze bezwaren tegen het Inpassingsplan in ons beroep en kan dus ook niet als verweer daartegen worden gezien.

Wij handhaven dan ook onze argumenten,

- dat ook de Toelichting op het Inpassingsplan weer niet voldoet aan de eisen van het Besluit ruimtelijke ordening,

- dat een deugdelijke verantwoording van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen, met name een verantwoording van de door de provincie gekozen variant van de RijnlandRoute (zowel vergeleken met de no-regretmaatregelen als met de Churchill Avenue, eventueel ook als boortunneltracé) ontbreekt,
- dat uit de verkeersonderzoeken in het kader van het MER blijkt, dat het overgrote deel van de reistijdwinst is te boeken met verbeteringen aan de huidige route (waarmee volgens figuur 7 in Achtergrondrapport Verkeer een winst van 71% t.o.v. de gewogen reistijd kan worden bereikt), terwijl daarbij dient te worden aangetekend dat t.o.v. ZnB-A nog meer maatregelen kunnen worden genomen op de bestaande route (variërend van het optimaliseren van de doorstroming bij verkeerslichten tot het ongelijkvloers maken van een of meer kruisingen), terwijl de nieuwe verbinding A4-A44 maar zeer beperkt bijdraagt aan verdere reistijdwinst (volgens figuur 7 in Achtergrondrapport Verkeer een winst van ca. 80% t.o.v. de gewogen reistijd in de referentiesituatie; een zeer beperkte winst t.o.v. de reistijdwinst die reeds te boeken is met maatregelen op de huidige route), waarbij zij aangetekend, dat de in het MER opgenomen berekeningen zijn uitgevoerd bij het hoogst mogelijke groeiscenario, en dat bij een meer realistisch lager groeiscenario dus nog betere prestaties van het alternatief ZnB-A te verwachten zijn, wat geheel in lijn is met de opmerking in het IBHR-Eindrapport van 15 oktober 2009, dat “in een eerste fase (...) een aantal maatregelen met een groot probleemoplossend vermogen (kunnen) worden uitgevoerd” (een uitspraak die gedaan werd bij een hoog groeiscenario),
- dat ZnB-A uitsluitend elementen bevat, die óók in het door verweerders gekozen voorkeurscenario ZnB-optimaal zijn opgenomen, dat ZnB-A dus per definitie toekomstvast is in de zin dat geen enkele investering hierin weggegooid is en dat ZnB-A eventuele verdergaande maatregelen helemaal niet in de weg staat,
- dat de “hoofdargumenten” voor de keuze van de variant Zoeken naar Balans als voorkeurstracé ons inziens nauwelijks “een verantwoording van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen” kunnen worden genoemd,
- dat het bij de planning van de RijnlandRoute van meet af aan heeft ontbroken - en ook in de Toelichting op het Inpassingsplan weer ontbrak - aan een voor iedereen duidelijke, ook kwantitatieve probleemanalyse van de huidige en de toekomstige verkeersproblemen, inclusief herkomsten en bestemmingen, waarbij het gaat om de vraag in hoeverre ontwikkelingen op allerlei gebieden (zoals economische groei, (beroeps)bevolking, werkgelegenheid), die invloed op de mobiliteit hebben, zowel in de ruimte als in de tijd zouden kunnen gaan afwijken van de gewenste ontwikkelingen, en ook om de vraag waardoor die ontwikkelingen worden veroorzaakt, wat daaraan - en ook aan de gevolgen daarvan - te doen is en wat de kosteneffectiviteit daarvan is,
- dat zonder een behoorlijke probleemanalyse niet kan worden vastgesteld en beoordeeld welke problemen er moeten worden opgelost en vervolgens ook niet kan worden beoordeeld of die problemen met de voorgestelde maatregelen wel (kunnen) worden opgelost,
- dat zonder een deugdelijke probleemanalyse ook het risico bestaat, dat er telkens andere problemen worden opgevoerd waarom de gekozen maatregel zou moeten worden genomen (een proces dat we bij de RijnlandRoute in de afgelopen jaren in extenso hebben meegemaakt).

In het verweerschrift staat, dat onze stelling, dat de verbinding tussen de A4 en A44 grote natuur- en milieuschade veroorzaakt, niet kan worden gevolgd. Volgens het verweerschrift is het effect op natuur- en milieu beperkt, mede doordat de verbinding deels wordt gerealiseerd in een verdiepte ligging en deels in een geboorde tunnel en de resterende effecten zijn getoetst aan de geldende wettelijke kaders, waaraan het project volgens het verweerschrift voldoet.

Volgens het verweerschrift geven wij in ons beroep niet aan welke specifieke natuur- of milieueffecten niet aanvaardbaar zouden zijn. Die bewering is onjuist. Zo hebben we in ons beroep de instelling van het weidevogelreservaat 't Vogelhoff in de Oostvlietpolder al genoemd, waarbij we hebben aangegeven dat daar met andere effectenrekening moet worden gehouden dan de effecten op boerengrasland waar het inpassingsplan rekening mee houdt. De effecten op 't Vogelhoff worden overigens ook behandeld in het beroepschrift van de Vereniging Vrienden Oostvlietpolder “inzake besluit provincie ZuidHolland inpassingsplan Rijnlandroute” (d.d. 11 februari 2015), welk beroep wij u verzochten te beschouwen als integraal opgenomen in ons eigen beroepschrift. Bovendien was aan ons beroep ook een bijdrage gehecht van Fer von der Assen over de gevolgen van de RijnlandRouteplannen voor natuur en landschap, waarbij expliciet werd vermeld dat die bijdrage deel uitmaakt van ons beroep. In de bijdrage van de heer Von der Assen worden de specifieke natuurwaarden expliciet genoemd. De belangrijke weidevogelgebieden die de heer Von der Assen behandelt komen ook in ons beroep zelf aan de orde.

Of de natuur- en milieuschade als gevolg van aanleg en gebruik van de RijnlandRoute groot of beperkt wordt genoemd, is sterk afhankelijk van de waarde die men aan de getroffen natuur- en milieuwaarden hecht. Van belang is, dat de in het 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> fase MER RijnlandRoute beschreven effecten voor ons in belangrijke mate het uitgangspunt

zijn geweest. Wij vinden een weidevogelareaalverlies van 22 hectare, gezien de omvang van het gebied waar het verlies geleden wordt, 'groot'.

Dat de effecten ter plaatse van de nieuwe verbinding tussen de A4 en de A44 beperkt zijn doordat de verbinding deels wordt gerealiseerd in een verdiepte ligging en deels in een geboorde tunnel, is deels juist. De geboorde tunnel heeft de effecten op het landgoed Berbice uiteraard verminderd. In de plannen was echter al rekening gehouden met verdiepte ligging.

Dat het project wat de resterende effecten betreft voldoet aan de geldende wettelijke kaders, waaraan het is getoetst, is onjuist voor zover het daarbij ook gaat om de Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland 2013. In ons beroep vermeldden wij al, dat de provincie voor "belangrijke weidevogelgebieden" het 'neen tenzij'-regime hanteert, maar dat dit er niet toe geleid heeft af te zien van de nieuwe verbinding tussen de A4 en de A44, ondanks alle nadelen daarvan en hoewel er een reëel alternatief voorhanden is, dat de weidevogelverliezen in de belangrijke weidevogelgebieden niet zijn voorkomen en ook niet worden goedge maakt. Onder meer ad 32.34 t.e.m. 32.36 gaan wij daar nog uitvoerig op in.

### **32.3 over de documenten die deel uitmaken van ons beroep**

1. Wat betreft onze "Zienswijze ontwerp-inpassingsplan RijnlandRoute".

#### **Verweer:**

Ad 1: Op de zienswijze van appellante omtrent het ontwerp-Inpassingsplan is gereageerd middels de Nota van Antwoord Inpassingsplan. De zienswijzen zijn in hoofdstuk 3 van de Nota van Antwoord samengevat en per thema gerubriceerd van een antwoord voorzien. Daartegen verzet artikel 3:46 van de Awb zich niet.

Zie (onder meer): AbRvS 7 december 2011, nrs. 201011757/1/R1 en 201012728/1/R1 (inpassingsplan "Buitenring Parkstad Limburg"), r.o. 2.5. AbRvS 5 juni 2013, nr. 201210308/1/R1 (inpassingsplan "Randstad 380 kV-verbinding Noordring Beverwijk- Zoetermeer (Bleiswijk)", r.o. 5 en AbRvS 4 januari 2012, nrs. 201104518/1/R4 en 201111577/1/R4 (tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere), r.o. 2.12.2.

Appellante geeft niet aan waarom de weerlegging van de zienswijze onjuist zou zijn. In zoverre kan de enkele verwijzing van appellante naar haar zienswijze niet leiden tot vernietiging van het Inpassingsplan.

Zie AbRvS 7 december 2011, nrs. 201011757/1/R1 en 201012728/1/R1 (inpassingsplan "Buitenring Parkstad Limburg), r.o. 2.5.

#### **Onze reactie:**

Anders dan in het verweerschrift wordt beweerd, geven wij in ons beroep op een aantal punten wel degelijk aan waarom de weerlegging van onze zienswijze in de Nota van antwoord onjuist is. Er is in ons beroep dan ook geen sprake van "de enkele verwijzing" naar onze zienswijze. Wij hebben de zienswijze ter adstructie van ons beroep bijgevoegd, ter onderbouwing en aanvulling van onze argumenten tegen de RijnlandRouteplannen. In hoeverre dit geheel kan "leiden tot vernietiging van het Inpassingsplan" is aan de bestuursrechter ter beoordeling.

2. Wat betreft de "Zienswijze van de deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute op de ontwerp-tracébesluiten A4 en A44 (RijnlandRoute)".

#### **Verweer:**

Ad 2: De "Zienswijze van de deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute op de ontwerp-tracébesluiten A4 en A44. (RijnlandRoute)" is ingediend door het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute: Wanneer het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute zich niet zou kunnen vinden in de beantwoording van zijn zienswijze, had het op zijn weg gelegen om beroep in te stellen. Vastgesteld moet worden dat het beroep van appellante weliswaar (naar appellante zelf stelt) is ingediend mede namens "een aantal van de verenigingen en stichtingen die in het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute samenwerken", maar dat het Bewonersgroepenoverleg Rijnland zelf geen beroep heeft ingesteld. Bovendien geldt ook hier dat appellante niet aangeeft waarom de weerlegging van de zienswijze onjuist zou zijn en dat de enkele verwijzing van

appellante naar de zienswijze van het Bewonersgroepenoverleg Rijnland dus ook in zoverre niet kan leiden tot vernietiging van het Inpassingsplan.

#### **Onze reactie:**

Conform de afspraken die daarover gemaakt zijn in het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute hebben wij onze zienswijze ingediend “namens de deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute”. Het beroep is ingesteld “namens de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland en de andere (...) organisaties die deelnemen aan het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute” (met die beperking dat het beroep alleen geacht kan worden te zijn ingediend door die deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg die de Stichting schriftelijk gemachtigd hebben het beroep namens hen in te dienen). Het Bewonersgroepenoverleg heeft zelf geen beroep ingesteld, omdat het Bewonersgroepenoverleg zelf geen rechtspersoon is.

Voor wat betreft de bewering in het verweerschrift dat “ook hier (geldt) dat appellante niet aangeeft waarom de weerlegging van de zienswijze onjuist zou zijn en dat de enkele verwijzing van appellante naar de zienswijze van het Bewonersgroepenoverleg Rijnland dus ook in zoverre niet kan leiden tot vernietiging van het Inpassingsplan” verwijzen we naar onze reactie ad 1.

3. Wat betreft onze "Zienswijze t.a.v. het 2e fase MER RijnlandRoute c.a. (versie 2.0 van mei jl.)" d.d. 3 september 2012.

#### **Verweer:**

Ad 3: De "Zienswijze t.a.v. het 2e fase MER RijnlandRoute c.a. (versie 2.0 van mei jl.)" d.d. 3 september 2012 is van een reactie voorzien in de Nota van Antwoord MER en voorontwerp inpassingsplan RijnlandRoute, onder volgnummer (8.)235 (bijlage 30 bij de Toelichting op het Inpassingsplan). Appellante geeft niet aan waarom die weerlegging onjuist zou zijn. De enkele verwijzing kan dus ook in zoverre niet leiden tot vernietiging van het Inpassingsplan.

#### **Onze reactie:**

In ons beroep geven wij - onder het kopje “Onze bezwaren tegen het ontbreken van een aanvulling op het 2° fase MER” - wel uitvoerig aan waarom wat er in de Nota van Antwoord en ook de Toelichting op het Inpassingsplan over het ontbreken van een aanvulling op het 2° fase MER staat onjuist is. Er is dus geen sprake van een “enkele verwijzing” naar onze zienswijze op het 2° fase MER.

4. Wat betreft "Ons commentaar op de nut-en-noodzaaknotitie van de provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland over de RijnlandRoute "RijnlandRoute Verbinding van belang".
5. Wat betreft "Onze brief over de "herziene" Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse (MKBA) voor de RijnlandRoute als basis voor verdere besluitvorming".

#### **Verweer:**

Ad 4/5: Appellante geeft niet op welke punten de genoemde documenten beroepsgronden bevatten. Een enkele verwijzing naar deze documenten kan aan de rechtmatigheid van de bestreden besluiten niet afdoen.

#### **Onze reactie:**

Onder het kopje “Een verantwoording van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen (nut en noodzaak)”, meer in het bijzonder onder het subkopje “De hoofdargumenten voor de keuze van de variant Zoeken naar Balans als voorkeurstracé”, gaan we in ons beroep wel in op nut en noodzaak van de nieuwe verbinding in de RijnlandRoute en ook op onze kritiek en die van anderen op de herziene MKBA voor de RijnlandRoute. Er is dus geen sprake van “een enkele verwijzing” naar de genoemde documenten. Beide documenten zijn ter adstructie van ons beroep bijgevoegd.

## **32.4 Over de andere beroepschriften die integraal zijn opgenomen in ons beroep**

**Verweer:**

Op de beroepen van de door appellante genoemde (rechts)personen wordt afzonderlijk gereageerd, en wel onder nr. 22 (J. van Meijgaarden), nr. 40 (Vereniging Vrienden Oostvlietpolder), nr. 44 (Wijkvereniging Wijkraad Stevenshof).

**Onze reactie:**

Wij laten de reactie op wat in het verweerschrift staat over hun beroepschriften graag over aan genoemde appellanten (J. van Meijgaarden, Vereniging Vrienden Oostvlietpolder en Wijkvereniging Wijkraad Stevenshof).

**32.5 over de bijdrage van Fer von der Assen (over de gevolgen van de RijnlandRouteplannen voor natuur en landschap) die deel uitmaakt van ons beroep****Verweer:**

Op de bijdrage van Fer von der Assen die achter het beroepschrift van appellante is gevoegd, wordt hierna gereageerd onder punt 32.37 t/m 32.53 van dit verweerschrift.

**Onze reactie:**

Ad 32.37 t/m 32.53 gaan wij in op wat in het verweerschrift staat over de bijdrage van Fer von der Assen aan het beroepschrift.

**32.6 over de vraag of er in de Nota van Antwoord Inpassingsplan behoorlijk op tegenargumenten is gereageerd****Verweer:**

Bijlage 28 bij de Toelichting op het Inpassingsplan vormt de Nota van Antwoord Inpassingsplan. Daarin is uitgebreid ingegaan op alle zienswijzen die omtrent het ontwerp-Inpassingsplan naar voren zijn gebracht. De stelling dat niet behoorlijk op tegenargumenten is gereageerd kan niet worden gevolgd.

**Onze reactie:**

Het feit, dat in de Nota van Antwoord Inpassingsplan uitgebreid is ingegaan op alle zienswijzen die omtrent het ontwerp-Inpassingsplan naar voren zijn gebracht, zegt op zichzelf nog niets over de kwaliteit van het antwoord op de zienswijzen. In ons beroepschrift geven we verschillende voorbeelden, die duidelijk maken dat niet behoorlijk op onze argumenten is gereageerd en dat er in de Nota zelfs sprake is van misleidend taalgebruik, bijvoorbeeld waar het gaat om het gebruik van de term “bandbreedte” bij de groeiscenario’s.

**32.7 over onze algemene indruk en het kwalitatieve karakter van de Toelichting op het Inpassingsplan****Verweer:**

In de Toelichting op het Inpassingsplan wordt gemotiveerd om welke redenen het Inpassingsplan wordt vastgesteld. Naast de nut en noodzaak (par. 1.1 van de Toelichting) is voor elk relevant (milieu)aspect onderbouwd dat aan de geldende wettenregelgeving wordt voldaan (hoofdstuk 6 van de Toelichting). Waar daarvoor kwantitatieve informatie noodzakelijk is, is die gegeven. Dat is niet alleen ten aanzien van de verkeersprognoses. Zo worden concrete getallen (decibel) genoemd in het kader van de geluidbelasting, er wordt voor luchtkwaliteit getoetst aan de grenswaarde van 40 IJQ/m<sup>3</sup> voor PM10 en NO<sub>2</sub> en er wordt getoetst aan de (kwantitatieve) grenswaarden voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico voor externe veiligheid. Het is niet duidelijk welke kwantitatieve informatie appellante mist. Appellante geeft dat ook niet concreet aan.

Wat betreft de verkeersprognoses is wel degelijk duidelijk waar zij voor staan en hoe eraan is gekomen. In par. 6.1.1 (Verkeer - Aanpak) is toegelicht dat het meest recente Nederlands Regionaal Model West (NRM2013) is gehanteerd om de verkeerscijfers te genereren en is daarover een uitleg gegeven. De uitgangspunten van het verkeersmodel zijn verder toegelicht in het rapport uitgangspunten Verkeersmodel RijnlandRoute (bijlage 1 bij de Toelichting). Wat de verkeerscijfers betekenen is toegelicht in paragraaf 6.1.2 (resultaten verkeersprognoses) en 6.1.3 (Verkeerseffecten van de RijnlandRoute) van de Toelichting. Ook hier is niet duidelijk welke informatie appellante mist. Dat de verkeerscijfers die ten grondslag liggen aan het Inpassingsplan verschillen van eerdere cijfers komt doordat de verkeersgegevens voor het Inpassingsplan zijn gegenereerd met een ander, recenter model dan die voor het MER 2e fase. Anders dan appellante stelt is dat wel degelijk toegelicht, en wel in par. 6.1.4 van de Toelichting ("Vergelijking uitkomsten NRM en RVMK/NRM (RLR-model MER 2e fase)").

### **Onze reactie:**

Onze algemene indruk van de Toelichting op het Inpassingsplan was niet alleen, dat de toelichting in hoge mate een kwalitatief karakter heeft, maar ook dat de toelichting voornamelijk een procesmatige beschrijving bevat van de door de provincie en anderen in haar opdracht uitgebrachte stukken waarop de provincie haar keuze voor de RijnlandRoute heeft gebaseerd, zonder één woord te wijden aan de omvangrijke kritiek die de provincie in de loop der jaren van verschillende kanten op haar producties heeft ontvangen. In ons beroepschrift schreven we, dat het motiveringsbeginsel ons inziens niet alleen inhoudt dat besluiten deugdelijk worden gemotiveerd, maar ook dat behoorlijk op tegenargumenten wordt ingegaan. Het verweer gaat hier ons inziens ten onrechte niet op in.

In ons beroepschrift schreven we inderdaad, dat onze "algemene indruk van de toelichting op het PIP is, dat de toelichting in hoge mate een kwalitatief karakter heeft. Bij het enige onderwerp waarover de toelichting kwantitatieve informatie verschaft ("Resultaten verkeersprognoses") is niet duidelijk waar de gepresenteerde cijfers nu precies voor staan en hoe men precies aan de gepresenteerde cijfers gekomen is".

In het verweerschrift staat onder meer, dat in de Toelichting op het Inpassingsplan kwantitatieve informatie wordt gegeven waar die nodig is, dat niet duidelijk is - en dat wij ook niet concreet aangeven - welke kwantitatieve informatie wij missen en dat wel degelijk duidelijk is waar de verkeersprognoses voor staan en hoe eraan is gekomen.

Ons inziens gaat het verweerschrift ten onrechte niet in op het voorbeeld dat we gaven bij onze stelling dat niet duidelijk is waar de gepresenteerde cijfers bij de "Resultaten verkeersprognoses" nu precies voor staan; namelijk dat dit in het bijzonder geldt voor de laatste kolom (verschil (%)) van de tabel Vergelijking projecteffecten MER tweede fase RLR (RVMK) en het PIP (NRM planjaar 2030) op pagina 52 van de Toelichting op het Inpassingsplan. Door zo selectief met de tekst van ons beroepschrift om te gaan doet het verweerschrift ons beroepschrift ons inziens geen recht.

In ons beroepschrift hebben wij wel degelijk aangegeven welke kwantitatieve informatie wij misten in de Toelichting op het Inpassingsplan, namelijk "een geactualiseerd totaaloverzicht van de gehanteerde prognoses voor de economische groei, de omvang en ruimtelijke verdeling van de (beroeps-)bevolking en het aantal arbeidsplaatsen, de omvang en de ruimtelijke verdeling van de woning- en kantorenbouw en de aanleg van bedrijfsterreinen en de mobiliteit en de verdeling daarvan over de verschillende vervoerswijzen in dit deel van de provincie".

Daar kan van alles over gezegd worden, maar feit blijft dat we dus wel degelijk (en in ons beroepschrift niet voor het eerst) concreet hebben aangegeven welke kwantitatieve informatie wij (om welke redenen) misten. Hierbij gaat het om "sociaal-economische factoren" die ook volgens het verweerschrift "relevant (zijn) voor het opstellen van verkeersprognoses". Als die input voor de verkeersmodellen niet deugt, kunnen de verkeersprognoses op basis daarvan ook niet vertrouwd worden ('garbage in, garbage out'). Dat is op zichzelf nog geen kritiek op de verkeersmodellen en het gebruik daarvan en kan dus ook niet zo opgevat worden. Ook op de gehanteerde verkeersmodellen is wel degelijk kritiek mogelijk, maar hier gaat het om de input voor die modellen.

Dat voor het MER modellen worden gebruikt die uitgaan van het Global Economy-scenario, valt tot op zekere hoogte nog wel te verdedigen. Daarmee wordt immers een 'worst case'-scenario gecreëerd en worden de milieueffecten van de ingreep in ieder geval niet onderschat. Dat als uitkomst van de MKBA uitsluitend en alleen vermeld wordt dat de maatschappelijke baten van Zoeken naar Balans bijna twee keer zo hoog zijn als de kosten, valt niet te verdedigen, omdat dat uitkomsten zijn bij een aantoonbaar irreële economische groei.

## **32.8 over het ontbreken van een aanvulling op het 2<sup>e</sup> fase MER**

### **Verweer:**

De stelling van appellante dat voorbij wordt gegaan aan het advies van de Commissie voor de m.e.r. om een aanvulling op het MER op te stellen is niet juist. De Commissie m.e.r. heeft dit niet geadviseerd. De Commissie m.e.r. heeft geadviseerd om aan te geven wat de consequenties zijn van de optimalisaties voor de alternatievenvergelijking en geeft aan dat dit kan in een nadere uitwerking of tweede aanvulling op het MER of in de toelichting op het inpassingsplan. Voor dat laatste is gekozen. In de Toelichting is onderbouwd dat uit de notitie "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase" volgt dat de ontwerpwijzigingen na de MER 2e fase niet leiden tot een andere afweging van de alternatieven.

Zie het Inpassingsplan, Toelichting, par. 4.4 (onder "MER-verantwoording ontwerpwijzigingen").

De notitie "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase" is bijlage 26 bij de Toelichting.

Zie verder par. 3 van de Inleiding.

Ten aanzien van de uitspraak van de gedeputeerde in de Statenvergadering van 10 april 2013 geldt het volgende. De lijn van de gedeputeerde richting provinciale staten is altijd duidelijk geweest, namelijk dat er een aanvulling op het MER wordt gemaakt als dat nodig is. In de betreffende Statenvergadering is de gedeputeerde een keer vergeten te zeggen "als dat nodig is". Dat doet er niet aan af dat het nooit de bedoeling is geweest om hoe dan ook een aanvulling op het MER te maken, ook als dat niet nodig zou zijn. Appellante kon aan deze incidentele passage dan ook niet het vertrouwen ontnemen dat een aanvulling op het MER zou worden opgesteld, laat staan het rechtens te honoreren vertrouwen. Dit geldt overigens te meer nu de gedeputeerde niet het bevoegd gezag is ten aanzien van het Inpassingsplan. Het Inpassingsplan wordt conform artikel 3.28, lid 1, van de Wro vastgesteld door Provinciale Staten.

### **Onze reactie:**

De bewering in het verweerschrift, dat de Commissie m.e.r. niet geadviseerd heeft om een aanvulling op het MER op te stellen, is onjuist. In haar Voorlopig Toetsingsadvies over het MER RijnlandRoute d.d. 18 oktober 2012 (rapportnummer 2198-338) adviseert de Commissie m.e.r. wel degelijk "een aanvulling op het MER op te stellen". Het verweerschrift doet het nu voorkomen alsof de notitie van Tauw "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase" d.d. 23 september 2014 hierin voorziet. In die notitie wordt echter volstaan "met kwalitatieve beschouwing"; de milieueffecten zijn niet berekend, maar "beoordeeld op basis van expert judgement". Hierdoor is niet beoordeelbaar hoe de plusjes en minnetjes in tabel 5.1 van de notitie ("Effectbeoordeling gewijzigd ontwerp") precies tot stand zijn gekomen.

Hierdoor voldoet de notitie in ieder geval niet aan de eisen die normaliter aan een MER gesteld worden. Dit is des te bezwaarlijker, omdat de verschillen tussen de effecten van de alternatieven volgens het Voorlopig Toetsingsadvies "relatief klein" zijn. Ad 32.10 zullen we nader ingaan op de vraag of het bij de optimalisaties die na het 2<sup>e</sup> fase MER zijn doorgevoerd werkelijk gaat om "relatief beperkte optimalisaties", zoals het verweerschrift stelt, of juist om meer ingrijpende aanpassingen.

In ons beroep verwezen wij naar de toezegging van gedeputeerde De Bondt op 10 april 2013 in de vergadering van de Statencommissie Verkeer en Milieu: "Er komt een aanvulling op de MER". Het verweerschrift doet het voorkomen alsof de lijn van de gedeputeerde altijd is geweest dat er (alleen) een aanvulling op het MER zou worden gemaakt "als dat nodig is" en dat ze dat in de betreffende vergadering één keer is vergeten te zeggen. Wij hebben de gedeputeerde echter nooit horen zeggen "als dat nodig is". Dat de provincie geen aanvulling laat maken als dat niet nodig is, spreekt vanzelf. Dat de gedeputeerde dit triviale voorbehoud nooit in het openbaar heeft gemaakt, impliceerde voor ons dat zij een aanvulling op het MER nodig achtte. Derhalve valt het Provinciale Staten te verwijten, dat ze niet voor een aanvulling op het MER hebben gekozen.

Zoals we ook in ons beroepschrift schreven, is er door het ontbreken van een nieuw MER of een aanvulling op het MER ook geen eerlijke vergelijking meer mogelijk tussen de eerder onderzochte alternatieven en de variant Zoeken naar Balans. Nu een boortunnel voor Zoeken naar Balans mogelijk is gebleken, kan immers met recht de vraag worden gesteld waarom er ook geen andere boortunneltracés zijn onderzocht.



## **32.9 over een andere belangrijke reden om een nieuw MER of een aanvulling op het MER te laten maken**

### **Verweer:**

In paragraaf 3 van de Inleiding is toegelicht hoe de procedure van de m.e.r. is doorlopen en hoe is omgegaan met de ontwerptimalisaties die zijn doorgevoerd na de MER 2e fase.

Het is juist dat er ontwerpaanpassingen zijn gedaan na het advies van de Commissie m.e.r. van 29 november 2012. Anders dan appellante veronderstelt heeft de Commissie m.e.r. dit al voorzien in haar advies. In het advies schrijft de Commissie m.e.r. het volgende:

"De provincie heeft aangegeven het voornemen op onderdelen mogelijk te willen wijzigen. Een eventueel gewijzigd voorkeursalternatief maakt geen onderdeel uit van het MER en de aanvulling. De Commissie heeft zich daarom geen oordeel kunnen vormen over deze onderzoeken, de milieueffecten van een eventueel gewijzigde voorkeursalternatief alsmede de gevolgen voor de vergelijking van alternatieven.

De Commissie adviseert aan te geven wat de consequenties zijn van deze onderzoeken voor de vergelijking van alternatieven, de besluitvorming en welke milieugevolgen dit geeft. Dit zou bijvoorbeeld kunnen in een nadere uitwerking of tweede aanvulling op het MER of in de reeds aangekondigde toelichting op het Provinciaal Inpassingsplan (MER pagina 133)."

Zie het advies van de Commissie m.e.r. Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop van 29 november 2012, blz. 3.

Juist over de ontwerpwijzigingen die moeten komen na het advies, adviseert de Commissie m.e.r. dus dat in de toelichting op het Inpassingsplan kan worden aangegeven wat de consequenties zijn van deze onderzoeken voor de vergelijking van alternatieven, de besluitvorming en welke milieugevolgen dit geeft. Aan dit advies is gevolg gegeven. In de Toelichting is op de ontwerpwijzigingen ingegaan. Aangegeven is dat door de doorgevoerde optimalisaties de milieueffecten lokaal deels afwijken van de in het MER 2e fase onderzochte effecten, maar dat het in alle gevallen een verbetering van de voorspelde milieusituatie betreft, dan wel de effecten per saldo gelijkwaardig te beoordelen zijn met de in het MER 2e fase beschreven effecten.

Zie het Inpassingsplan, Toelichting, par. 4.4 (onder "MER-verantwoording ontwerp wijzigingen").

### **Onze reactie:**

Het verweerschrift stelt, dat de Commissie m.e.r., anders dan wij veronderstelden, heeft voorzien dat er na haar advies van 29 november 2012 ontwerpaanpassingen zouden worden gedaan. Wij herkennen ons niet in deze stelling.

Vervolgens citeert het verweerschrift een aantal aanbevelingen uit het Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop d.d. 29 november 2012, inclusief het advies van de Commissie m.e.r., dat in de toelichting op het Inpassingsplan kan worden aangegeven wat de consequenties zijn van deze onderzoeken voor de vergelijking van alternatieven, de besluitvorming en welke milieugevolgen dit geeft. Volgens het verweerschrift is aan dit advies gevolg gegeven.

Deze voorstelling van zaken maakt echter niet duidelijk of de kwalitatieve notitie van Tauw "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase" op basis van expert judgement, die de provincie vervolgens heeft laten maken, ook inhoudelijk het volwaardige karakter heeft dat de Commissie m.e.r. zich voorstelde. Die notitie is in ieder geval niet onderworpen aan toetsing door de Commissie m.e.r..

## **32.10 over de vraag of de ontwerpaanpassingen en ook de veranderingen in de omgeving van de RijnlandRoute al dan niet gering zijn**

### **Verweer:**

Anders dan appellante voorstelt, is er geen sprake van een groot aantal ingrijpende ontwerpaanpassingen. Na het MER 2e fase is een aantal optimalisaties doorgevoerd. Het betreft relatief beperkte optimalisaties, die voor een belangrijk deel op verzoek van belanghebbenden zijn genomen en een positief effect hebben op de omgeving.

In de notitie "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase" zijn alle wijzigingen die door appellante worden genoemd beoordeeld. In de notitie is ook aangegeven wat de aanleiding tot de diverse optimalisaties is geweest. Alle relevante milieueffecten zijn bekeken (geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, gezondheid, natuur, landschap, cultuurhistorie, recreatie, archeologie, bodem en water).

Zie de notitie "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase" (bijlage 26 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), hoofdstuk 3 ("Optimalisaties"). In tabel 3.1 zijn alle onderzochte optimalisaties opgesomd.

Uit de analyse volgt dat het alternatief Zoeken naar Balans zoals beschreven in het MER 2e fase met de optimalisaties voor alle milieueffecten neutraal of beter scoort dan zonder. De vergelijking van alternatieven zoals die in het MER is uitgevoerd, verandert echter niet wezenlijk, omdat de optimalisaties vooral lokale effecten betreft.

Zie de notitie "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase", hoofdstuk 5.

Hetgeen op blz. 34 van de Toelichting is vermeld is dus wel degelijk correct.

Dat het verkeer door het vervallen van de Bypass Oostvlietpolder (voor een beperkt deel) anders gaat rijden, namelijk meer over het Lammenschansplein, is bij de effectbeoordeling van de optimalisaties in hoofdstuk 4 van de analyse voor de relevante milieueffecten meegenomen. Appellante noemt ook de instelling van het weidevogelreservaat 't Vogelhoff. Hiervoor geldt in de eerste plaats dat dit geen beschermde status als belangrijk weidevogelgebied en/of EHS heeft binnen de Verordening Ruimte 2014. Bovendien ligt 't Vogelhoff in de Oostvlietpolder. Door de optimalisaties, in het bijzonder het vervallen van de Bypass Oostvlietpolder, ondervindt 't Vogelhoff juist minder invloed van de RijnlandRoute.

### **Onze reactie:**

Volgens het verweerschrift gaat het bij de optimalisaties die na het 2<sup>e</sup> fase MER zijn doorgevoerd om "relatief beperkte optimalisaties" en - anders dan wij volgens het verweerschrift verondersteld zouden hebben - niet om een groot aantal ingrijpende ontwerpaanpassingen. Verder vermeldt het verweerschrift dat deze optimalisaties voor een belangrijk deel op verzoek van belanghebbenden zijn genomen. Dat laatste is ons inziens niet relevant voor de beoordeling van de effecten; wat "op verzoek van belanghebbenden" is opgenomen is niet per definitie een verbetering en verbeteringen ergens kunnen verslechtingen elders veroorzaken.

In ons beroepschrift schreven we, dat de ontwerpaanpassingen en ook de veranderingen in de omgeving van de RijnlandRoute niet gering zijn. Zo is in het nieuwste ontwerp onder meer de Bypass Oostvlietpolder vervallen, de as van de A4 verlegd, de aansluiting van de Europaweg en de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 veranderd (wat betreft de RijnlandRoute: van onder de A4 door naar hoog over de A4 heen), de boortunnel ten oosten van de Vliet en ten westen van de spoorlijn verlengd (waardoor de tunnel beduidend meer verontreinigde lucht uitstoot), de ligging van de Hofvlietweg veranderd en ook de aansluiting van de RijnlandRoute op de A44 ingrijpend veranderd. Als gevolg van een aantal van deze aanpassingen zal het verkeer zich deels anders over het wegennet verdelen, waardoor - niet alleen lokaal - andere effecten kunnen ontstaan. Door het vervallen van de Bypass Oostvlietpolder zal er bijvoorbeeld meer verkeer over de Lammebrug en het Lammenschansplein afgewikkeld worden. Volgens de provincie zal het Lammenschansplein daardoor in 2030 15.000 auto's per dag meer te verwerken krijgen (een toename van 36%).

In ons beroepschrift vermeldden wij ook, dat het gebruik van de Oostvlietpolder intussen is veranderd door de instelling van het weidevogelreservaat 't Vogelhoff, als gevolg waarvan er dus met andere effecten rekening moet worden gehouden. Hier brengt het verweerschrift tegenin, dat dit weidevogelreservaat geen beschermde status als "belangrijk weidevogelgebied" heeft en dat 't Vogelhoff door het vervallen van de Bypass Oostvlietpolder juist minder invloed ondervindt van de RijnlandRoute.

Allereerst betekent het ontbreken van een beschermde status van 't Vogelhoff volgens ons niet dat geen rekening hoeft te worden gehouden met de rode-lijstsoorten die in dit reservaat broeden, zoals bijvoorbeeld de grutto en de tureluur. Dat 't Vogelhoff door het vervallen van de Bypass Oostvlietpolder minder invloed zou ondervinden van de RijnlandRoute, is onjuist; 't Vogelhoff ondervindt grote hinder van de nieuwe verbinding in de RijnlandRoute en de aansluiting daarvan op de A4 en de Hofvlietweg. Hierbij hoeven we bijvoorbeeld alleen maar te denken aan de hoge fly-over over de A4 vlak naast 't Vogelhoff. De Bypass was op bijna één kilometer afstand van het reservaat gepland en daarvan bovendien gescheiden door twee volkstuincomplexen. Daarvan zou 't Vogelhoff nauwelijks hinder hebben ondervonden.

### **32.11 over de vraag waarom in de notitie "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase" voor wat betreft de milieueffecten wordt volstaan met een kwalitatieve beschouwing**

**Verweer:**

In de notitie "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase" is per milieuaspect onderzocht of, en zo ja op welke punten, het totaal van de optimalisaties voor het alternatief "Zoeken naar Balans" tot andere effecten leidt dan voorspeld in het MER 2e fase. Daarbij is volstaan met een kwalitatieve beschouwing, omdat dat past bij het abstractieniveau van het MER 2e fase in relatie tot de (relatief beperkte) wijzingen in het ontwerp. Dat betekent niet dat er geen (cijfermatige) onderbouwing van de bevindingen is. Daarvoor is in de notitie expliciet verwezen naar de onderzoeken die voor het MER 2e fase, en het (ontwerp)inpassingsplan en de ontwerp-tracébesluiten zijn uitgevoerd.

Zie de notitie "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase", hoofdstuk 4, 1e alinea.

De score voor de verschillende milieuaspecten in tabel 5.1 is wel degelijk navolgbaar. Per milieuaspect is in hoofdstuk 4 een toelichting gegeven op de score. Die toelichting is duidelijk. Appellante geeft ook niet aan op welke concrete punten er onduidelijkheid zou zijn.

**Onze reactie:**

In het verweerschrift wordt gesteld, dat in de notitie "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase" is volstaan met een kwalitatieve beschouwing, omdat dat past bij het abstractieniveau van het MER 2e fase in relatie tot de (relatief beperkte) wijzingen in het ontwerp, maar dat er wel een (cijfermatige) onderbouwing van de bevindingen is en dat de score voor de verschillende milieuaspecten in de notitie navolgbaar is door de toelichting op de score in hoofdstuk 4 van de notitie.

Ons inziens past een kwalitatieve beschouwing helemaal niet bij "het abstractieniveau van het MER", ontbreekt de cijfermatige onderbouwing van de bevindingen in de notitie en wordt de score zelf voor de verschillende milieuaspecten in de notitie wel toegelicht, maar niet de cijfermatige onderbouwing van de wijze waarop men tot die score gekomen is.

**32.12 over de vraag waarom er ook geen andere boortunneltrace's zijn onderzocht****Verweer:**

In de Nota Voorkeursalternatief is het alternatief 'Zoeken naar Balans optimaal' vastgelegd. In het rapport 'RijnlandRoute nadere uitwerking' (d.d. 19 maart 2013) is de geboorde tunnel vastgelegd. De geboorde tunnel is een van de optimalisaties die, op verzoek van de omgeving, zijn doorgevoerd na het MER 2e fase. Ten aanzien van deze optimalisaties adviseert de Commissie m.e.r. om aan te geven wat de consequenties hiervan zijn voor de vergelijking van alternatieven, de besluitvorming en welke milieugevolgen dit geeft. Dat is gebeurd in de Toelichting en de notitie "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase". De conclusie is dat het alternatief Zoeken naar Balans zoals beschreven in het MER 2e fase met de optimalisaties voor alle milieueffecten neutraal of beter scoort dan zonder. Anders dan appellante stelt kan daarmee wel degelijk een conclusie worden getrokken over de vergelijking van de alternatieven. Zoals in de Toelichting is aangegeven verandert de vergelijking van alternatieven zoals die in het MER is uitgevoerd niet wezenlijk, omdat de optimalisaties vooral lokale effecten hebben. En doordat de effecten van de optimalisaties neutraal of positief zijn, is er alleen maar extra reden om "Zoeken naar Balans" te verkiezen boven de andere alternatieven.

Zie par. 3 van de inleiding van dit verweerschrift voor een verdere toelichting op dit punt.

De Commissie m.e.r. adviseert niet om ook andere boortunneltracés te onderzoeken. Daarvoor was ook geen reden. Met de optie om een boortunnel te realiseren komen geen andere redelijkerwijs te onderzoeken tracés beschikbaar.

**Onze reactie:**

Anders dan in het verweerschrift wordt beweerd, was onze stelling niet dat er met behulp van de notitie "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase" geen conclusie kon worden getrokken over de vergelijking van de alternatieven. Onze stelling was, dat er als gevolg van het ontbreken van een nieuw MER of een aanvulling op het MER ook geen eerlijke vergelijking meer mogelijk is tussen de eerder onderzochte alternatieven en de variant Zoeken naar Balans.

In ons beroepschrift stelden we de vraag waarom er ook geen andere boortunneltracés zijn onderzocht nu een boortunnel voor Zoeken naar Balans mogelijk is gebleken. Van die vraag maakt het verweerschrift zich af met de

mededeling, dat de Commissie m.e.r. niet adviseerde om ook andere boortunneltracé's te onderzoeken. Alsof Provinciale Staten als bevoegd gezag in dezen geen eigen verantwoordelijkheid hebben.

Volgens het verweerschrift was er bovendien geen reden om ook andere boortunneltracé's te onderzoeken, omdat er met de optie om een boortunnel te realiseren geen andere redelijkerwijs te onderzoeken tracé's beschikbaar komen. Voor deze stelling ontbreekt elke onderbouwing.

### **32.13 over de vraag of er op goede gronden voor is gekozen om geen aanvulling op het MER te maken**

#### **Verweer:**

Het voorlopig toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. dateert van 18 oktober 2012. Het is juist dat de Commissie m.e.r. verzoekt om een aanvulling op het MER. Appellante gaat er echter abusievelijk aan voorbij dat die aanvulling ook is opgesteld in de vorm van de "Aanvulling MER 2e fase RijnlandRoute" en de 9 daarbij behorende bijlagen d.d. 25 oktober 2012.

Zie het Inpassingsplan, Toelichting, Bijlage 55 ("Aanvulling MER 2e fase RijnlandRoute") en Bijlagen 56 t/m 64 (bijlagen bij de Aanvulling). Op basis van het MER 2e fase en de "Aanvulling MER 2e fase RijnlandRoute" d.d. 25 oktober 2012 heeft de Commissie m.e.r. op 29 november 2012 haar definitieve toetsingsadvies gegeven. Daarin adviseert de Commissie m.e.r. aan te geven wat de consequenties zijn van de optimalisaties voor de vergelijking van alternatieven, de besluitvorming en welke milieugevolgen dit geeft. De Commissie m.e.r. geeft aan dat dit kan in een nadere uitwerking of tweede aanvulling op het MER of in de Toelichting op het Inpassingsplan. Voor dat laatste is gekozen.

Zie par. 3 van de Inleiding van dit verweerschrift voor een verdere toelichting op dit punt.

Anders dan appellante suggereert is het achterwege laten van een formele aanvulling op het MER dus niet in strijd met de advisering van de Commissie m.e.r.

#### **Onze reactie:**

Over dit onderwerp (waarom ervoor gekozen is om geen aanvulling op het MER te maken) levert het verweerschrift een duidelijk voorbeeld van het fragmenteren van een samenhangend betoog dat zich over meer tekstblokken uitstrekt dan het verweer bespreekt.

Het verweerschrift vermeldt ad 32.13 alleen maar, dat wij het niet eens waren met de conclusie van de landsadvocaat (dat er op goede gronden voor was gekozen om geen aanvulling op het MER te maken) om wat in het Voorlopig Toetsingsadvies over het MER RijnlandRoute van 18 oktober 2012 stond<sup>1</sup>.

Wij waren het ook niet eens met de conclusie van de landsadvocaat, omdat de verkeersprognoses voor 2020 en 2030 volgens de Commissie m.e.r. waarschijnlijk een overschatting van de verkeersgroei laten zien, wat er echter niet toe heeft geleid dat de provincie de prognoses heeft veranderd.

Juist omdat de verschillen tussen de effecten van de alternatieven volgens de Commissie m.e.r. relatief klein zijn, zouden die verschillen dus wel eens heel anders kunnen uitpakken als wordt uitgegaan van realistischere prognoses. Door alle veranderingen in het ontwerp na het MER is het de vraag of het MER en wat daarop is gevolgd nog wel een deugdelijke basis voor het Inpassingsplan vormen. Ook daarom is het dus de vraag of de conclusie van de landsadvocaat, dat "er op goede gronden voor (is) gekozen om geen aanvulling op het MER te maken" wel standhoudt.

Overigens laat het verweerschrift na de voetnoot (nummer 6) te vermelden die de Commissie m.e.r. aanbrengt bij haar advies dat de optimalisaties kunnen worden ondergebracht in hetzij een nadere uitwerking of tweede aanvulling op het MER hetzij in de Toelichting op het Inpassingsplan. De voetnoot luidt als volgt: "Graadmeter voor welke methode het meest geschikt is is of alle milieueffecten vallen binnen de bandbreedte van de geschetste effecten in het MER en of er andere belanghebbenden worden benadeeld".

---

<sup>1</sup> In dat voorlopige advies stond, dat de verschillen tussen de alternatieven relatief klein zijn en dat daarom een evenwichtige en gelijkwaardige uitwerking van de alternatieven, van de effecten en de mate van doelbereik van essentieel belang is, reden waarom de Commissie m.e.r. adviseerde een aanvulling op het MER op te stellen en de aanvullende informatie ook een plaats te geven in een herziene samenvatting.

Met andere woorden: onderbrengen in de toelichting op het Inpassingsplan is slechts mogelijk - althans verenigbaar met de wet- en regelgeving m.b.t. het milieu effectrapport - als aan genoemde voorwaarden is voldaan. Aangezien de effecten van de optimalisaties in de notitie "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase", slechts kwalitatief zijn gescoord, is echter niet te beoordelen of aan eerstgenoemde voorwaarde (dat de milieueffecten moeten vallen binnen de bandbreedte van de geschetste effecten in het MER) is voldaan. Wij concluderen, dat onvoldoende is gemotiveerd waarom er geen aanvulling op het MER 2e fase is gemaakt.

### **32.14 over de overschatting van de verkeersgroei voor 2020 en 2030**

#### **Verweer:**

In het Voorlopig Toetsingsadvies van 18 oktober 2012 overweegt de Commissie m.e.r. dat de conclusie dat de toekomstwaarde van Churchill Avenue beperkt is te stellig is, mede omdat de verkeersgegevens waarschijnlijk een overschatting van de verkeersgroei voor 2020 en 2030 laten zien. Om die reden is in de Aanvulling 2e fase MER RijnlandRoute van 25 oktober 2012 nader op de verkeerscijfers ingegaan. Toegelicht is dat in het MER gebruik is gemaakt van de meest recent beschikbare versies van de verkeersmodellen voor de regio Holland Rijnland, te weten het RVMK (regionale verkeersmilieukaart) en het NRM (Nederlands Regionaal Model). Daarmee is uitgegaan van gangbare en realistische groeiprognoses voor het wegverkeer, te meer nu specifiek voor het MER 2e fase 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. Op basis van deze verkeersmodellen is de conclusie dat de toekomstwaarde van Churchill Avenue beperkt is en dat hiervoor een evenwichtige benadering van de effecten is gehanteerd.

Zie het Inpassingsplan, Toelichting, Bijlage 55, "Aanvulling MER 2e fase RijnlandRoute", blz. 3 (onder "Verkeersprognoses"). Een nadere toelichting op de verkeersprognoses is opgenomen in bijlage 1 bij de Aanvulling (bijlage 56 bij de Toelichting op het Inpassingsplan).

Uw Afdeling heeft voor zowel het NRM als het RVMK aanvaard dat de uitkomsten als representatief kunnen worden beschouwd.

Zie met betrekking tot het NRM bijvoorbeeld: AbRvS 3 december 2008, zaaknummer. 200703693/1 (TB Capaciteitsuitbreiding Coentunnel 2008), r.o. 2.8.5 AbRvS 6 juli 2011, zaaknummer 201009980/1/M2 (TB A4 DelftSchiedam), r.o. 2.20.1. Zie met betrekking tot het RVMK bijvoorbeeld: AbRvS 8 februari 2012, zaaknummer 201008951/1/R4 (bp: "Hoofdverkeersstructuur kern Rijnsburg"), r.o. 2.7.3.

De Commissie m.e.r. heeft de Aanvulling MER 2e fase RijnlandRoute betrokken bij haar definitieve toetsingsadvies. De Commissie m.e.r. overweegt:

"In de aanvulling is tevens een toelichting gegeven op de gehanteerde modeluitgangspunten. Hieruit blijkt afdoende welke werkwijze is gehanteerd."

Zie het Toetsingsadvies d.d. 29 november 2012, blz. 3.

In het definitieve toetsingsadvies plaatst de Commissie m.e.r. geen kanttekeningen meer bij de verkeersprognoses. Anders dan appellante suggereert was er dan ook geen reden om de prognoses te veranderen.

#### **Onze reactie:**

Het verweerschrift stelt, dat is uitgegaan van gangbare en realistische groeiprognoses voor het wegverkeer, te meer nu specifiek voor het MER 2e fase 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.

Voor het antwoord op de vraag of er van realistische groeiprognoses voor het wegverkeer is uitgegaan, is meer informatie over meer invoergegevens nodig dan alleen over het terugbrengen van de omvang van de woningbouw op het voormalige vliegveld. Daar is ook de ad 32.7 vermelde kwantitatieve informatie voor nodig die wij misten in de Toelichting op het Inpassingsplan. Het is - gezien de problemen die de gemeente Katwijk nu al heeft met verschillende woningbouwlocaties - overigens zeer onwaarschijnlijk, dat er in 2020 2000 woningen op het voormalige vliegveld zullen staan.

Het verweerschrift vermeldt, dat de Commissie m.e.r. in het definitieve toetsingsadvies geen kanttekeningen meer plaatst bij de verkeersprognoses en dat er dus ook geen reden was om de prognoses te veranderen. Dit lijkt ons een voorbarige en ook onjuiste conclusie. Dat de Commissie m.e.r. in het definitieve toetsingsadvies geen kanttekeningen meer plaatst bij de verkeersprognoses, kan immers zowel betekenen dat de Commissie het niet nodig vond de

kanttekeningen te herhalen alsook dat ze geen kanttekeningen meer heeft. Geen van beide mogelijkheden vormen op zichzelf een afdoende reden om de prognoses onveranderd te laten. Provinciale Staten hebben in dezen immers een eigen verantwoordelijkheid; de Commissie m.e.r. adviseert slechts, en wel uitsluitend over het onderzoek naar de milieueffecten.

### **32.15 over de vraag of de verschillen tussen de alternatieven wel eens heel anders kunnen uitpakken als wordt uitgegaan van realistisch prognoses**

#### **Verweer:**

Hierboven onder 32.14 is reeds aangegeven dat is uitgegaan van realistische verkeersprognoses, en dat ook de Commissie m.e.r. op dit punt geen opmerkingen meer heeft in het definitieve toetsingsadvies. Ten aanzien van de vergelijking van de alternatieven geldt dat de Commissie m.e.r. expliciet opmerkt dat afdoende informatie beschikbaar is voor een gelijkwaardige vergelijking van de in het MER en de aanvulling daarop beschreven alternatieven.

Zie het Toetsingsadvies d.d. 29 november 2012, blz. 5, onderaan alinea 2.

#### **Onze reactie:**

Het verweerschrift vermeldt, dat de Commissie m.e.r. expliciet opmerkt dat afdoende informatie beschikbaar is voor “een gelijkwaardige vergelijking van de in het MER en de aanvulling daarop beschreven alternatieven”.

Ons ging het echter niet om de beoordeling van “de in het MER en de aanvulling daarop beschreven alternatieven” bij een irreëel groeiscenario (het Global Economy scenario), maar om een beoordeling van die alternatieven bij een veel realistischer groeiscenario. Hierbij is van belang, dat maatregelen op de bestaande N206-route volgens het IBHR-projectteam zelfs bij een relatief hoog groeiscenario voor wat betreft de demografische en economische ontwikkeling van Nederland (het European Coordination-scenario) al “een groot probleemoplossend vermogen” hebben en dat daarmee “de grootste knelpunten voor de doorstroming op het huidige traject (kunnen) worden aangepakt en (...) een start (kan) worden gemaakt met de realisatie van de belangrijkste ruimtelijke en economische opgaven”. Die doelen moeten dus nog gemakkelijker gerealiseerd kunnen worden nu we feitelijk (al vóór de economische crisis) juist in een heel laag groeiscenario terecht zijn gekomen en nu het autoverkeer niet meer toeneemt, maar overal in Zuid-Holland juist al jaren afneemt.

Dat de Commissie m.e.r. vindt dat er afdoende informatie beschikbaar is voor “een gelijkwaardige vergelijking van de in het MER en de aanvulling daarop beschreven alternatieven”, hoeft Provinciale Staten er toch niet van te weerhouden realistische scenario's te onderzoeken t.a.v. nut en noodzaak, en de economische, maatschappelijke en verkeerskundige weging van alternatieven. De Commissie m.e.r. is ‘slechts’ verantwoordelijk voor haar advies over de milieueffecten; Provinciale Staten voor de onderbouwing van nut en noodzaak en de afweging van alternatieven in het Inpassingsplan.

### **32.16 over de vraag of artikel 7.13, sub b, of artikel 7.36, aanhef en onder b, van de Wet Milieubeheer niet van toepassing is**

#### **Verweer:**

Voorop staat dat artikel 7.13 van de Wet milieubeheer ziet op de m.e.r. voor een plan. Het m.e.r. dat ten grondslag ligt aan de bestreden besluiten is een m.e.r. voor een project. Dat gezegd hebbende bepaalt artikel 7.36, aanhef en onder b, van de Wet milieubeheer ook voor een m.e.r. voor een project dat het bevoegd gezag het besluit niet neemt indien de gegevens die in het milieueffectrapport zijn opgenomen redelijkerwijs niet meer aan het besluit ten grondslag kunnen worden gelegd. Om die reden wordt hieronder op de beroepsgrond van appellante ingegaan.

Het enkele feit dat na het opstellen van het MER ontwerp wijzigingen zijn gedaan, betekent niet dat het MER niet meer aan de bestreden besluiten ten grondslag kon worden gelegd. Het is vaste rechtspraak van uw Afdeling dat de in de ruimtelijke besluitvorming (inpassingsplan/tracébesluit) gemaakte keuze niet volledig overeen hoeft te komen met de in het milieu-effectrapport beschreven uitvoering van het project. Waar het om gaat is dat het MER voldoende milieu-informatie bevat om tot besluitvorming over te gaan.

Zie onder meer: AbRvS 4 januari 2012, zaaknummers 201104518/1/R4 en 201111577/1/R4 (tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere), r.o. 2.14.3.

Uit de "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase" volgt dat door de optimalisaties de milieueffecten alleen lokaal deels afwijken van de in het MER 2e fase RLR onderzochte effecten. In alle gevallen betreft het een verbetering van de in het MER voorspelde milieusituatie, dan wel zijn de effecten per saldo gelijkwaardig te beoordelen met de in het MER 2e fase beschreven effecten. Omdat het vooral lokale effecten betreft verandert de onderlinge vergelijking van de alternatieven zoals in het MER 2e fase beschreven niet; De "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase" bevestigt daarmee dat het MER, ook gezien de optimalisaties, voldoende milieu-informatie bevat om tot besluitvorming over te gaan. De stelling van appellante dat het MER niet aan de bestreden besluiten ten grondslag kon worden gelegd kan dus niet gevolgd worden. In aanvulling op het MER is in de diverse rapporten die bijlage zijn bij de Toelichting op het Inpassingsplan onderzoek gedaan naar milieueffecten van de optimalisaties. Bij het vaststellen van de besluiten beschikten verweerders dan ook over voldoende milieuinformatie.

Zie: AbRvS 7 april 2011, zaaknr. 201008134/1/MZ (tracébesluit A74), r.o. 2.2.2.

#### **Onze reactie:**

De essentie van het verschil van mening tussen verweerders en ons is, dat verweerders vinden (en het verweerschrift ook stelt), dat er na het opstellen van het MER slechts beperkte ontwerpwijzigingen zijn aangebracht met alleen lokaal wat andere effecten dan de in het 2<sup>e</sup> fase MER beschreven effecten, terwijl wij in ons beroepschrift schreven, dat de ontwerpaanpassingen en ook de veranderingen in de omgeving van de RijnlandRoute niet gering zijn (zie onze reactie op het verweerschrift ad 32.10). Dit bracht ons - gezien alle veranderingen in het ontwerp na het MER - tot de vraag of art. 7.13 sub b van de Wet Milieubeheer hier niet van toepassing is.

### **32.17 over de vraag of het inpassingsplan, gezien alle aanpassingen en veranderingen, wel voldoet aan artikel 3.2 Algemene wet Bestuursrecht**

#### **Verweer:**

Bij de voorbereiding van het Inpassingsplan is conform artikel 3:2 van de Awb de nodige kennis vergaard omtrent de relevante belangen. In de onderzoeken die ten grondslag liggen aan het Inpassingsplan is het project beschouwd zoals dat in het Inpassingsplan wordt mogelijk gemaakt, dus inclusief de door appellante bedoelde optimalisaties. In de Toelichting op het Inpassingsplan worden, mede op basis van deze onderzoeken, de voor het Inpassingsplan relevante feiten en de bij het Inpassingsplan betrokken belangen besproken. Appellante geeft niet aan omtrent welke relevante feiten of af te wegen belangen onvoldoende kennis zou zijn vergaard. De stelling dat het Inpassingsplan in strijd is met artikel 3:2 van de Awb kan niet worden gevolgd.

#### **Onze reactie:**

In ons beroepschrift vroegen wij ons af of wat het Inpassingsplan betreft - gezien alle aanpassingen en veranderingen - wel voldaan is aan artikel 3.2 van de Algemene wet bestuursrecht, dat het bestuursorgaan "bij de voorbereiding van een besluit (...) de nodige kennis (vergaart) omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen".

Het verweerschrift reageert hierop met de opmerking, dat wij niet aangeven "omtrent welke relevante feiten of af te wegen belangen onvoldoende kennis zou zijn vergaard" en trekt op grond daarvan de conclusie, dat "de stelling dat het Inpassingsplan in strijd is met artikel 3:2 van de Awb (...) niet (kan) worden gevolgd". Hierbij gaat het verweerschrift er volledig aan voorbij dat onze hierboven bedoelde vraag het sluitstuk vormt van een hele paragraaf over onze bezwaren tegen het ontbreken van een aanvulling op het 2e fase MER.

### **32.18 over de vraag of is voldaan aan het vereiste van artikel 3.1.6, eerste lid, onder a, van het Bro dat in de toelichting van het inpassingsplan een verantwoording is neergelegd van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen**

#### **Verweer:**

Aan het vereiste van artikel 3.1.6, eerste lid, onder a, van het Bro dat in de toelichting van het inpassingsplan een verantwoording is neergelegd van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen is voldaan. De keuze voor het samenstel van bestemmingen dat in het inpassingsplan is neergelegd in paragraaf 1.1 en 1.2 van de Toelichting, waarin

nut en noodzaak en de doelstelling van de RijnlandRoute zijn onderbouwd. In paragraaf 7.5 van de Toelichting is voorts een artikelsgewijze toelichting gegeven op de afzonderlijke bestemmingen.

Ook de keuze voor het alternatief "Zoeken naar Balans Optimaal" als voorkeursalternatief is, anders dan appellante stelt, uitgebreid onderbouwd. Heel hoofdstuk 4 van de Toelichting ("Milieueffectrapportage en keuze voorkeursalternatief") ziet hierop. Daarbij is ook ingegaan op de MKBA. De MKBA voor de alternatieven Churchill Avenue en Zoeken naar Balans is opgesteld door Ecorys en dateert van april 2012. Dit is de MKBA die is betrokken in de keuze voor het voorkeursalternatief.

Zie de Nota Voorkeursalternatief RijnlandRoute, bijlage 54 bij de Toelichting op het Inpassingsplan, par. 5.5 (Maatschappelijke Kosten Baten Analyse).

De quick scan van de Randstedelijke Rekenkamer uit 2008 ziet niet op die MKBA, maar op een eerder uitgevoerde MKBA. De kritiek van de Randstedelijke Rekenkamer is met het opstellen van de MKBA van april 2012 achterhaald en voor de beoordeling van het bestreden besluit niet meer relevant. Opgemerkt wordt dat appellante ook niet aangeeft welke kritiek nog relevant zou zijn.

### **Onze reactie:**

Het verweerschrift stelt, dat aan het vereiste van artikel 3.1.6, eerste lid, onder a, van het Bro is voldaan, dat de keuze voor het samenstel van bestemmingen in de Toelichting op het Inpassingsplan is onderbouwd en dat ook de keuze voor het alternatief "Zoeken naar Balans Optimaal" als voorkeursalternatief uitgebreid is onderbouwd, waarbij ook is ingegaan op de MKBA van april 2012, waarmee de kritiek van de Randstedelijke Rekenkamer op een eerdere MKBA achterhaald zou zijn en niet meer relevant voor de beoordeling van het bestreden besluit.

Voor wat betreft kritiek van de Randstedelijke Rekenkamer gaat het verweerschrift er geheel aan voorbij,

- dat in de quick scan van de Randstedelijke Rekenkamer sprake is van een 'nulplusalternatief', omschreven als een 'ingrijpende verbetering van het bestaande tracé' (Lelylaan/Churchillaan),
- dat de Rekenkamer daarover schrijft dat het haar niet duidelijk is "waarom het nulplusalternatief (...) niet in de afweging is betrokken",
- dat het nulplusalternatief in het herziene concept-eindrapport van de MKBA RijnlandRoute uit 2012 wordt omschreven als "een alternatief waarin kleinschalige ingrepen worden gedaan om problemen op te lossen",
- dat in deze versie van het MKBA toch "geen nulplusalternatief (is) beschouwd", omdat uit "verkeerskundige analyses" zou zijn gebleken "dat beperkte maatregelen wel verkeersproblemen rondom het Lammenschansplein kunnen oplossen, maar dat er dan elders problemen zouden ontstaan met doorstroming van verkeer op het wegennet in Leiden, ondermeer op de Churchillaan",
- dat in de herziene MKBA uit 2012 voor 2020 wel rekening is gehouden met de realisatie van een bedrijventerrein in de Oostvlietpolder (dat intussen is geschrapt), maar niet met enige verbetering van de bestaande N206-route,
- dat hierdoor alleen al de baten van de aanleg van Zoeken naar Balans sterk overschat worden.

De kritiek van de Randstedelijke Rekenkamer is ons inziens dus niet achterhaald en nog steeds relevant voor de beoordeling van het bestreden besluit. Dit geldt eens te meer, omdat de herziene MKBA mede ten grondslag ligt aan de gemaakte keuze voor het huidige tracé in de Nota Voorkeursalternatief.

Dit nog geheel los van de beoordeling van één van de auteurs van het CE-rapport "Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig? Review van het gebruik van economische scenario's bij doorrekening van MIRT-projecten" (d.d. november 2013),

- dat het uiterst onwaarschijnlijk is dat de feitelijke ontwikkelingen in de nabije toekomst in de buurt van het GE-scenario terecht zouden komen,
- dat de feitelijke ontwikkelingen waarschijnlijk in de buurt van het RC-scenario of lager zullen uitkomen en
- dat voor de RijnlandRoute volgens het CE dus ook geldt wat voor veel MIRT-projecten geldt: "zeer onwaarschijnlijk dat ze economisch rendabel zijn".

Des te zorgelijker, dat de provincie consequent alleen maar de baten/kostenverhouding bij het hoogste groeiscenario noemt en de baten/kostenverhouding bij het lagere (en meer realistische) groeiscenario meestal weglaat.

## **32.19 over de hoofdargumenten voor de keuze van de variant Zoeken naar Balans als voorkeurstracé**



**Verweer:**

Aan de keuze voor het alternatief Zoeken naar Balans als voorkeursalternatief ligt een groot aantal argumenten ten grondslag. Deze zijn uitgebreid onderbouwd in de Nota Voorkeursalternatief RijnlandRoute.

Zie de Nota Voorkeursalternatief RijnlandRoute, bijlage 54 bij de Toelichting op het Inpassingsplan, hoofdstuk 5 en 6.

Zie ook par. 2 van de Inleiding van dit verweerschrift.

Dat de RijnlandRoute leidt tot een betere doorstroming en bereikbaarheid in de regio Holland Rijnland is een van de redenen waarom het alternatief Zoeken naar Balans als voorkeursalternatief is gekozen. Uit het MER 2e fase volgt dat in de referentiesituatie in 2020 de verkeersafwikkeling, met name in de spitsen, op verschillende plaatsen op het huidige wegennet zeer slecht is. Met het alternatief Zoeken naar Balans loopt de RijnlandRoute via de nieuwe infrastructuur met 2x2 rijstroken tussen de A44 en A4. Dat alternatief functioneert goed en kan het verkeer verwerken.

Zie het MER 2e fase, Hoofdrapport, par. 4.4 (Verkeersafwikkeling spits 2020).

Voor de bereikbaarheid geldt dat het alternatief Zoeken naar Balans een (zeer) grote verbetering geeft ten opzichte van de referentiesituatie.

Zie het MER 2e fase, Hoofdrapport, par. 4.5 (Bereikbaarheid).

Anders dan appellante stelt is de RijnlandRoute zoals die in de bestreden besluiten mogelijk wordt gemaakt wel degelijk een goede oplossing om de problemen met de doorstroming en bereikbaarheid in de regio Holland Rijnland tegen te gaan.

In de brief van 9 september 2005 noemt appellante een aantal maatregelen die op korte, middellange en lange termijn genomen zouden kunnen worden om de verkeersproblemen te verminderen. Voor de korte termijn zijn genoemd "maatregelen ter vermindering van de dagelijkse ergernis bij het gebruik van de huidige route" (vergroting capaciteit kruispunten en verbreding brug Rijn-Schiekanaal). Voor de middellange termijn zijn genoemd verbreding van de N206 naar 2x2 rijstroken en doortrekken van de Churchillaan middels een aquaduct onder het RijnSchiekanaal en een ongelijkvloerse aansluiting op de Europaweg. Deze maatregelen lossen de problemen op het punt van doorstroming en bereikbaarheid met zekerheid niet op.

Met name geldt dat de belangrijkste bottle-neck, de bestaande Churchillaan, niet wordt aangepakt of ontlast. Wat appellante nalaat te vermelden is dat ook in haar brief van 9 september 2005 voor de lange termijn gewoon een nieuwe oostwestverbinding genoemd wordt, en zelfs als enige maatregel. Die nieuwe oostwestverbinding wordt nu mogelijk gemaakt in de bestreden besluiten.

Wat betreft de Ladder van Verdaas geldt in de eerste plaats dat het gebruik hiervan op geen enkele manier is voorgeschreven. De bestreden besluiten kunnen hieraan ook niet getoetst worden. Dat gezegd hebbende 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 middellange termijnoplossingen geen probleemoplossend vermogen en is de langetermijnoplossing in de brief ook gewoon de aanleg van nieuwe infrastructuur.

**Onze reactie:**

Op de in het verweerschrift genoemde argumenten voor de keuze voor Zoeken naar Balans als voorkeursalternatief gaan we in ad 32.2 in deze reactie op het verweerschrift.

Wat de Ladder van Verdaas betreft stelt het verweerschrift, dat "het gebruik hiervan op geen enkele manier is voorgeschreven" en dat "de bestreden besluiten (...) hieraan ook niet getoetst (kunnen) worden". Dit moge zo zijn, maar de Ladder (of Zevensprong) van Verdaas is wel een veel gebruikte methode en voor mobiliteitsvraagstukken in de gebiedsagenda's zelfs de leidraad<sup>2</sup>.

Bovendien heeft de Zevensprong van Verdaas ook een onmiskenbare rol gespeeld in de geschiedenis van de RijnlandRoute-planvorming. De vraag is dan ook waarom het verweerschrift de rol van de Zevensprong van Verdaas in de geschiedenis van de RijnlandRoute-planvorming geheel onvermeld laat. In haar "Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport RijnlandRoute"(d.d. 3 maart 2009; rapportnummer 2198-55) adviseerde de Commissie m.e.r. immers "nut en noodzaak in het MER (geïnspireerd door de Zevensprong van Verdaas) verder uit te werken", dit "om een goed beeld te krijgen van de redenen om de Rijnlandroute te realiseren". In het 1<sup>e</sup> fase MER RijnlandRoute

<sup>2</sup> Zie bijvoorbeeld de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal d.d. 30 november 2009 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, 32 123 A, nr. 19).

werd ook wel degelijk aandacht aan deze procedure besteed. Onze kritiek op de manier waarop de Zevensprong van Verdaas in het 1<sup>e</sup> fase MER werd gehanteerd leidde helaas niet tot verbetering. In het 2<sup>e</sup> fase MER werd helemaal geen aandacht meer besteed aan deze procedure.

Dat wij volgens het verweerschrift in onze brief van 9 september 2005 “ook gewoon de aanleg van nieuwe infrastructuur” zouden bepleiten, is een regelrechte pervertering van onze intenties. In de brief pleiten wij voor een aantal maatregelen op de bestaande N206-route voor de korte en de middellange termijn, die later zijn overgenomen door het IBHR-projectteam. Voor de lange termijn geven we in de brief aan, dat “een nieuwe oostwestverbinding voor het doorgaande verkeer wellicht aan de orde (zou) kunnen komen”, maar dat er dan wel veel beter (en vooral minder vooringenomen) onderzoek zou moeten worden gedaan.

## **32.20 over het vertekende beeld dat de Toelichting op het Inpassingsplan geeft van de verkenning Integrale Benadering Holland Rijnland (IBHR)**

### **Verweer:**

De doelstelling voor de RijnlandRoute is het significant verbeteren van de oostwestverbinding voor het autoverkeer, het verbeteren van de leefbaarheid in de regio Holland Rijnland (en aangrenzende gemeenten) en het mogelijk maken van ruimtelijk-economische ontwikkelingen.

Zie het MER 2e fase, Hoofdrapport, par. 2.1 (Doelstellingen).

Een alternatief met de zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande N206route aan de oostkant en de westkant van Leiden is onderzocht als variant Zoek en naar Balans A.

Zie het MER 2e fase, Hoofdrapport, par. 3.7 (Variant Zoeken naar Balans A).

Uit het MER 2e fase volgt dat deze variant voor de langere termijn geen probleemoplossend vermogen heeft. Zoeken naar Balans A valt af vanwege de verwachte grote verkeersoverlast op de Plesmanlaan-Doctor Lelylaan-Churchillaan tijdens de spitsuren. Het oplossen van de grote knelpunten aan de randen van Leiden (zoals aanpassen van Knoop Leiden West en de aanleg van bypass Oostvlietpolder) zorgt voor een toestroom aan verkeer waar het Leidse wegennet - dat niet wordt aangepast - niet op is berekend. Daarnaast heeft de hoeveelheid verkeer een negatieve impact op de leefbaarheid van Leiden.

Zie de Nota Voorkeursalternatief RijnlandRoute, par. 7.1 (Zoeken naar Balans A).

Anders dan appellante stelt is een alternatief met de zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande N206-route aan de oostkant en de westkant van Leiden dus niet reëel.

Voor het genereren van de verkeersgegevens voor het MER 2e fase is gebruik gemaakt van de meest recent beschikbare versies van de verkeersmodellen voor de regio Holland Rijnland, te weten het RVMK (regionale verkeersmilieukaart) en het NRM (Nederlands Regionaal Model). Die modellen gaan niet uit van het European Coordination-scenario. Het NRM gaat uit van het Global Economy-scenario (GE-scenario). De sociaal-economische gegevens in het RVMK zijn voor de toekomst gebaseerd op een opgave van gegevens door alle gemeenten in de regio. Hierboven bij 32.14 is al toegelicht dat uw Afdeling voor zowel het NRM als het RVMK heeft aanvaard dat de uitkomsten als representatief kunnen worden aanvaard.

Zie het MER 2e fase, bijlage 1 (Statisch Model), voor een nadere toelichting op het gehanteerde verkeersmodel en de sociaal-economische gegevens waarvan is uitgegaan.

Nu een alternatief met de zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande N206route aan de oostkant en de westkant van Leiden niet reëel is, is er ook geen sprake van strijd met het "nee tenzij-regime" dat voor belangrijke weidevogelgebieden geldt ingevolge artikel 2 van de Beleidsregel compensatie natuur, recreatie en landschap Zuid-Holland 2013.

### **Onze reactie:**

Merkwaardig genoeg gaat het verweerschrift niet expliciet in op het vertekende beeld dat de Toelichting op het Inpassingsplan ons inziens geeft van de verkenning Integrale Benadering Holland Rijnland (IBHR).

In ons beroepschrift vermeldden we, dat van groot belang is,

- dat het IBHR-projectteam uitging van het European Coordination-scenario, een relatief hoog groeiscenario voor wat betreft de demografische en economische ontwikkeling van Nederland (met een BBP-groei van 2,75% per jaar en een sterke mobiliteitsgroei),
- dat de genoemde maatregelen op de bestaande N206-route volgens het projectteam zelfs bij dat scenario dus “een groot probleemoplossend vermogen” hebben, waarmee “de grootste knelpunten voor de doorstroming op

het huidige traject (kunnen) worden aangepakt en (...) een start (kan) worden gemaakt met de realisatie van de belangrijkste ruimtelijke en economische opgaven” en

- dat die doelen dus nog gemakkelijker gerealiseerd moeten kunnen worden nu we feitelijk (al vóór de economische crisis) juist in een heel laag groeiscenario terecht zijn gekomen en nu het autoverkeer niet meer toeneemt, maar overal in Zuid-Holland juist al jaren afneemt.

Het verweerschrift vermeldt, dat de modellen die gebruikt zijn voor het genereren van de verkeersgegevens voor het MER 2e fase, niet uitgaan van het European Coordination-scenario, maar dat het NRM uitgaat van het Global Economy-scenario (GE-scenario) en dat de sociaal-economische gegevens in het RVMK voor de toekomst zijn gebaseerd op een opgave van gegevens door alle gemeenten in de regio.

Het verweerschrift laat na te vermelden dat het European Coordination-scenario en het Global Economy-scenario beide hoge groeiscenario's zijn: het EC-scenario met een jaarlijkse BBP-groei van 2,75% en het GE-scenario met een - eveneens aantoonbaar irreële - jaarlijkse BBP-groei van 2,7% in de periode 2000-2020. Ad 32.22 gaan wij in op de opmerking in het verweerschrift, dat de sociaal-economische gegevens in het RVMK voor de toekomst zijn gebaseerd op een opgave van gegevens door alle gemeenten in de regio.

We beklemtonen hier nogmaals, dat tot op zekere hoogte wel te verdedigen valt dat voor het MER modellen worden gebruikt die uitgaan van het Global Economy-scenario (omdat de milieueffecten van de ingreep dan in ieder geval niet worden onderschat). Wij vinden het echter niet meer verantwoord om op basis van dit irreëel hoge groeiscenario besluiten over miljardenprojecten te nemen. Modellen op basis daarvan geven zeker geen beeld van “de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid” (AbRvS 3 december 2008, zaaknummer 200703693/1 (Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel 2008), r.o. 2.8.5).

Dat als uitkomst van de MKBA telkens weer alleen vermeld wordt dat de maatschappelijke baten van Zoeken naar Balans bijna twee keer zo hoog zijn als de kosten, valt niet te verdedigen, omdat dat een uitkomst is bij een aantoonbaar irreële economische groei. Bij het veel realistischer Regional Communities scenario zorgt de aanleg van de RijnlandRoute voor een negatieve contante waarde van 335 miljoen (zie de “MKBA RijnlandRoute Herzien concept-eindrapport” van Tauw in opdracht van de provincie (d.d. 26 april 2012)). Deze uitkomst wordt echter stelselmatig (en ook in het verweerschrift weer) weggelaten.

### **32.21 over onze opmerking dat de vergelijking tussen de reistijd tussen de A4 en de A44 nu en in de toekomst via de RijnlandRoute een zinloze vergelijking is**

#### **Verweer:**

De vergelijking tussen de reistijd tussen de A4 en de A44 in de huidige situatie (via de Churchilllaan) en in de plansituatie (via de RijnlandRoute) is wel degelijk relevant. Hieruit valt immers op te maken in hoeverre wordt voldaan aan de doelstelling voor de RijnlandRoute om de oost-westverbinding voor het autoverkeer in de regio significant te verbeteren.

Het is juist dat niet al het verkeer op de huidige N206-route (Churchilllaan) de volledige oost-westverbinding gebruikt. Er is uiteraard ook lokaal verkeer op de Churchilllaan. Anders dan appellante suggereert is ook het effect voor dit verkeer in beeld gebracht.

Door de realisatie van de RijnlandRoute zal de doorstroming op de Churchilllaan verbeteren. Dat komt doordat de nieuwe oost-westverbinding tussen de A4 en de A44 zorgt voor een aanzienlijke afname (20%) van het verkeer op de Churchilllaan.

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, blz. 54.

Door deze afname verbetert de doorstroming op de Churchilllaan aanzienlijk. De gemiddelde rijnsnelheid neemt fors toe. Door de verbeterde doorstroming kan ook het verkeer van en naar Leiden zijn bestemming beter bereiken.

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.

#### **Onze reactie:**

In ons beroep herhaalden wij onze stelling, dat het zinloos is de reistijd tussen de A4 en de A44 in de huidige situatie (via de Churchilllaan) te vergelijken met de reistijd tussen de A4 en de A44 in de plansituatie (via de RijnlandRoute), omdat niemand zijn rit begint of eindigt bij de A4 of de A44, omdat men - eenmaal daar aangekomen (waarvandaan?)

- de bestemming immers nog niet heeft bereikt (waarnaartoe?). Wij betoogden, dat het veel meer zin heeft om de reistijd (van herkomst tot bestemming, inclusief parkeren) te laten zien van die verkeersstromen die het grootste aandeel hebben in het totale verkeer en dat ook de Toelichting op het Inpassingsplan wat dat betreft nog steeds in gebreke blijft. Daar gaat het verweerschrift ons inziens ten onrechte niet op in<sup>3</sup>.

## **32.22 over onze opmerking dat het twijfelachtig is dat de reistijd in 2030 berekend kan worden**

### **Verweer:**

Hierboven onder 32.14 is toegelicht dat voor de verkeersberekeningen voor het MER gebruik is gemaakt van de meest recent beschikbare versies van de verkeersmodellen voor de regio Holland Rijnland, te weten het RVMK en het NRM. In het MER 2e fase is voor de vergelijking van de verkeersprestaties van de verschillende alternatieven gekeken naar de situatie in 2020. Beide modellen kennen 2020 als prognosejaar. Voor dit jaar zijn concrete berekeningen gedaan.

Voor het jaar 2030 is alleen een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd om de toekomstvastheid van de alternatieven te beoordelen.

Zie het MER 2e fase, Achtergrondrapport Verkeer, bijlage 5 (Verkeerseffecten op kaart), bladzijde 81.

Omdat het RVMK 2030 niet als prognosejaar kende, is de gevoeligheidsanalyse gebaseerd op de uitgangspunten en aannames in het RVMK. Voor een gevoeligheidsanalyse van de toekomstvastheid van de alternatieven levert dat voldoende nauwkeurige gegevens op.

Voor de verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan en de Tracébesluiten is gebruik gemaakt van het NRM 2013. Dat kent zowel 2020 als 2030 als prognosejaar.

### **Onze reactie:**

In ons beroepschrift gaven wij aan, dat het uitermate twijfelachtig is of de reistijd in 2030 wel berekend kan worden, omdat

- het verkeersmodel volgens Goudappel Coffeng “het prognosejaar 2030 niet (kent) en (er) ook geen eenduidige uitgangspunten voorhanden (zijn) over hoe dit prognosejaar ontwikkeld zou moeten worden,
- gemeenten (...) in de meeste gevallen nog geen zicht (hebben) op ruimtelijke ontwikkelingen na 2020 en
- ten aanzien van de autonome mobiliteitsontwikkelingen tussen 2020 en 2030 (nog) niet veel bekend (is), aangezien ook het NRM vooralsnog uitsluitend het prognosejaar 2020 hanteert”.

Het verweerschrift reageert hierop met de mededeling, dat “voor het jaar 2030 (...) alleen een gevoeligheidsanalyse (is) uitgevoerd om de toekomstvastheid van de alternatieven te beoordelen (...) gebaseerd op de uitgangspunten en aannames in het RVMK (omdat het RVMK 2030 niet als prognosejaar kende)”. Volgens het verweerschrift levert dit “voor een gevoeligheidsanalyse van de toekomstvastheid van de alternatieven (...) voldoende nauwkeurige gegevens op”.

De (in het verweerschrift bedoelde) gevoeligheidsanalyse heeft echter een tamelijk beperkt karakter. Kennelijk is niet onderzocht hoe gevoelig de modeluitkomsten zijn voor andere scenario's dan het GE-scenario, voor een andere omvang van de beroepsbevolking en de werkgelegenheid s.l. en/of voor een groter aandeel van het openbaar vervoer plus het langzaam verkeer in de verplaatsingen (dan de in de RijnlandRoute-studies gehanteerde 15%). Hiermee handelt de provincie in strijd met haar eigen gedragslijn<sup>4</sup>.

Een navolgbare analyse van de problemen die geleid hebben tot het voornemen een RijnlandRoute aan te leggen ontbreekt ook in het 2e fase MER trouwens nog steeds.

---

<sup>3</sup> Uit eerdere RijnlandRoutestudies (de MKBA van oktober 2007 bijvoorbeeld) kon worden afgeleid, dat de meeste ritten korter dan 10 kilometer waren. De toenmalige MKBA vermeldde (op p. 23), dat “de gemiddelde verplaatsing per motorvoertuig (...) iets meer dan 10 kilometer lang” is. Bij deze afstanden kan het openbaar vervoer en het langzaam verkeer een veel grotere rol spelen dan het aandeel van 15% waar van meet af aan in de RijnlandRouteplannen mee is gerekend.

<sup>4</sup> Zie het antwoord d.d. 26 november 2013 op Statenvragen, waarin GS aangeven te handelen volgens de lijn die door het ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt toegepast bij gebruik van het Nederlands Regionaal Model 2011 (Ministerie van I&M, Uitgangspuntdocument NRM 2011, 28 februari 2011, pagina 1 onder “Zinvolle Effectbepaling”), waarbij een zo globale doorrekening als in het MKBA RijnlandRoute niet past.

## **32.23 over onze stelling dat het begrip bereikbaarheid ten onrechte niet in de toelichting wordt gedefinieerd**

### **Verweer:**

Appellante verwijst naar de volgende passage uit paragraaf 1.1 van de Toelichting op het Inpassingsplan, waar in het kader van nut en noodzaak van de RijnlandRoute, de problemen op het bestaande netwerk worden besproken:

"Slechte bereikbaarheid regie belemmert groei

Doordat de N206 overbelast is, wordt de regio belemmert in haar groei. De potentie van ruimtelijk economische ontwikkelingen in de regio kan niet worden benut. Daarnaast zorgen diezelfde ruimtelijk economische ontwikkelingen voor een toename van het verkeer in de toekomst. Opstoppingen nemen toe, vertragingen nemen toe en de doorstroming op bijvoorbeeld de Ir. G. Tjalmaweg en de Europaweg verslechtert nog meer. Zonder een goede oost-westverbinding komt de bereikbaarheid van de Leidse regio en de Duin- en Bollenstreek als gevolg van deze ontwikkelingen onder druk te staan."

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, blz. 9.

Niet in te zien valt wat er onduidelijk is aan het woord "bereikbaarheid". In de alinea voor de geciteerde alinea is aangegeven dat de N206 binnen Holland Rijnland de belangrijkste oost-westverbinding vormt. Dat betekent logischerwijs dat als deze verbinding overbelast is (slechte verkeersafwikkeling, veel voertuigverliesuren), de bereikbaarheid van Holland Rijnland slecht is.

Uiteraard gaat het bij de bereikbaarheid om verkeer per motorvoertuig. De N206 is immers een weg. Dat hoeft, anders dan appellante stelt, redelijkerwijs niet gedefinieerd te worden. Een reden om de herkomst en bestemming van het verkeer dat onder de slechte bereikbaarheid van de regio lijdt exact te definiëren is evenmin noodzakelijk. Het moge duidelijk zijn dat het gaat om het verkeer dat zich in de regio verplaatst in de oost-westrichting.

Overigens blijkt uit het MER duidelijk welke verkeerskundige relaties in het kader van de bereikbaarheid zijn bestudeerd. Deze zijn schematisch in een kaart weergegeven. Voor alle bestudeerde verkeerskundige relaties geldt dat de gemiddelde reistijd in de spitsen in 2020 in de referentiesituatie onaanvaardbaar hoog is en met het alternatief Zoeken naar Balans zeer aanzienlijk afneemt.

Zie het MER 2e fase1 Hoofdrapport1 blz. 581 figuur 4.8 en Tabel 4.5.

### **Onze reactie:**

Het verweerschrift ziet niet in "wat er onduidelijk is aan het woord "bereikbaarheid"" en stelt, dat de N206 binnen Holland Rijnland de belangrijkste oost-westverbinding vormt en dat dit "logischerwijs (betekent) dat als deze verbinding overbelast is (slechte verkeersafwikkeling, veel voertuigverliesuren), de bereikbaarheid van Holland Rijnland slecht is".

Het verweerschrift gaat niet in op onze beschouwing waarom het nodig is het begrip bereikbaarheid nader te definiëren. Het ware beter geweest daar wel op in te gaan, want zonder nadere definiëring van herkomsten en bestemmingen (en het type verplaatsingen) heeft de term "bereikbaarheid" geen enkele betekenis. Dat is niet aanvaardbaar, omdat het verbeteren van de bereikbaarheid van de Leidse regio en de Duin- en Bollenstreek één van de doelstellingen van de RijnlandRoute is en nut en noodzaak en ook alternatieven niet beoordeeld kunnen worden als de doelstellingen niet navolgbaar zijn gedefinieerd. Bovendien kan strijdigheid met het "nee tenzij-regime" voor belangrijke weidevogelgebieden niet vastgesteld worden als nut en noodzaak van de RijnlandRoute niet adequaat kunnen worden vastgesteld doordat de doelstellingen van de RijnlandRoute niet navolgbaar zijn gedefinieerd.

Het verweerschrift gaat ook niet in op onze constatering, dat de Toelichting op het Inpassingsplan niet vermeldt of de uitspraken over bereikbaarheid voor de hele regio of alleen voor bepaalde bestemmingen gelden en ook niet voor welke bestemmingen, welke vervoersmiddelen en waarvandaan de uitspraken gelden.

Dat het bij de bereikbaarheid volgens het verweerschrift "uiteraard gaat (...) om verkeer per motorvoertuig" (omdat de N206 een weg is), suggereert dat de regio alleen per motorvoertuig (en alleen via oostwestverbindingen?) bereikt kan worden. Hiermee wordt het doel (bereikbaarheid s.l.) op maat van het middel (een nieuwe autoweg) gesneden. Dat lijkt ons een werkwijze de verweerders onwaardig.

Overigens vinden niet alleen wij, maar bijvoorbeeld ook de ondernemers uit Leiden en Voorschoten, dat er nu eindelijk - en met voorrang - de door ons en het IBHR-projectteam genoemde maatregelen op de bestaande N206-route moeten worden genomen.

### **32.24 over onderzoek dat volgens ons aantoont dat de aanleg van de RijnlandRoute het regionale hoofdwegennet minder robuust maakt**

#### **Verweer:**

De robuustheid van het netwerk 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. In de huidige situatie heeft het verkeer bij calamiteiten op de A44 en de A4 vrijwel geen ander alternatief dan het stedelijke wegennet van Leiden (N206). Dat is hier niet op berekend. 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. Het netwerk wordt met de RijnlandRoute zodanig aangevuld dat niet alleen bestaande knelpunten worden opgelost, maar ook dat de voorziene verkeersgroei op de langere termijn goed kan worden gefaciliteerd.

De RijnlandRoute scheidt het (boven)regionale verkeer van het lokale verkeer. Het tracédeel tussen de A4 en de A44 is vanaf de snelweg immers alleen toegankelijk voor (boven)regionaal verkeer.

Door de aanleg van de RijnlandRoute conform het voorkeursalternatief wordt het wegennet dus wel degelijk robuuster en daarmee minder gevoelig voor incidenten en calamiteiten.

Dat ontkent het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute ook niet. In het door appellante bij haar beroep gevoegde onderzoek bekijkt het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute het aspect "robuustheid" alleen uit een ander hoek. Bij de conclusie van het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute dat Zoeken naar Balans minder robuust is dan het alternatief Churchill Avenue, is alleen gekeken naar de aansluiting van de nieuwe verbinding op de A4 en de A44. Het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute veronderstelt dat op die verbindingen, door weefbewegingen, meer incidenten zullen optreden. Het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute ziet echter over het hoofd dat bij een incident op een van de 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.

Wat betreft de stelling van appellante dat voorbij wordt gegaan aan de kwetsbaarheid van de tunnel tussen de A4 en de A44 zelf, geldt dat het uiteraard mogelijk is dat in de tunnel een incident plaatsvindt, maar dat het ook dan juist een voordeel is dat er met het alternatief Zoeken naar Balans twee parallelle oost-westverbindingen zijn. De N206-verbinding kan het oost-westverkeer bij een calamiteit in de tunnel zo goed mogelijk opvangen. In het alternatief Churchill Avenue leidt een incident op de N206verbinding onherroepelijk tot een verkeersinfarct voor het oost-westverkeer.

#### **Onze reactie:**

In feite houdt het verweerschrift niet veel meer in dan de stelling, dat twee parallelle routes beter is dan één route, en verder,

- dat de nieuwe route Zoeken naar Balans moet zijn, omdat het verkeer “bij een incident op een van de aansluitingen van de nieuwe verbinding op de A4 of A44, (...) gebruik kan blijven maken van de oost-westverbinding over de N206” en “de N206-verbinding (...) het oost-westverkeer bij een calamiteit in de tunnel zo goed mogelijk (kan) opvangen”, maar
- dat de Churchill Avenue geen alternatief vormt, omdat “een incident op de N206verbinding onherroepelijk tot een verkeersinfarct voor het oost-westverkeer” leidt.

Voor de laatste twee stellingen wordt in het verweerschrift geen enkel bewijs aangevoerd. Dat de N206-route het verkeer op Zoeken naar Balans erbij kan hebben ingeval van een calamiteit in de tunnel of ingeval van een incident op één van de aansluitingen van Zoeken naar Balans, is uiterst twijfelachtig, omdat de N206-route volgens het verweerschrift ook niet berekend is op calamiteiten op de A44 en de A4.

Ten onrechte is in het verweerschrift sprake van de robuustheid van Zoeken naar Balans en de Churchill Avenue. Het gaat niet om de robuustheid van een weg of een wegvak; het gaat om de robuustheid van een heel wegennet.

Het verweerschrift stelt, dat in het onderzoek van het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute “alleen (is) gekeken naar de aansluiting van de nieuwe verbinding op de A4 en de A44”. Die stelling is onjuist. In het onderzoek van het

Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute is de door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) ontwikkelde Quick scan toegepast op het gehele wegennet dat onderdeel uitmaakt van het studiegebied. Daarbij bleken Churchill Avenue en Spoortracé beter te scoren op robuustheid dan Zoeken naar Balans.

Het verweerschrift laat ten onrechte onvermeld, dat het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute (anders dan de provincie) een navolgbare, door het rijk ontwikkelde methode heeft gebruikt en - vanwege de verrassende resultaten daarvan - ook aanbevelingen heeft gedaan voor verder onderzoek en dat daaraan geen gevolg is gegeven. Het is dus onduidelijk waar het verweerschrift zijn stellingen op baseert.

### **32.25 over onze stelling dat het niet waarschijnlijk is dat zich veel verkeer van de N206 zal verplaatsen naar de RijnlandRoute**

#### **Verweer:**

De stelling van appellante kan niet gevolgd worden. Onder 32.21 is al toegelicht dat de realisatie van de RijnlandRoute ervoor zorgt dat het verkeer op de Churchillaan aanzienlijk afneemt. In dit traject valt ook de kruising met de Haagweg. Logischerwijs is het verkeer dat eraf gaat niet bestemmingsverkeer van en naar Leiden, maar doorgaand verkeer dat de N206-route (Churchillaan) nu als oost-westverbinding gebruikt. Dat verkeer door Leiden is ongewenst verkeer, ofwel sluipverkeer.

Overigens zorgt de aanleg van de RijnlandRoute er niet alleen op de Churchillaan voor dat sluipverkeer wordt weggetrokken. Doordat het verkeer op de nieuwe oostwestverbinding wordt gebundeld neemt het sluipverkeer op grote delen van het wegennet af. Dat is duidelijk in beeld gebracht in het MER 2e fase.

Zie het MER 2e fase, Achtergrondrapport Verkeer, par. 7.1 (Sluipverkeer), Tabef7.1.

Langs de trajecten waar (sluip)verkeer verdwijnt, neemt de verkeersveiligheid en leefbaarheid toe.

#### **Onze reactie:**

In ons beroepschrift schreven we, dat de overgrote meerderheid van alle verkeer op de N206-route in Leiden (volgens een kentekenonderzoek in 2007 in opdracht van het Samenwerkingsproject SWINGH Haaglanden) zijn herkomst en/of zijn bestemming in Leiden heeft, en dat het (dus) niet waarschijnlijk is dat dit verkeer straks van herkomst naar bestemming van de RijnlandRoute gebruik zou gaan maken en dan ook nog een kortere reistijd realiseert.

Het verweerschrift stelt ad 32.21, dat “de nieuwe oost-westverbinding tussen de A4 en de A44 zorgt voor een aanzienlijke afname (20%) van het verkeer op de Churchillaan” en dat daardoor “de doorstroming op de Churchillaan (zal) verbeteren”. Met de term “afname” wordt hier bedoeld, dat er in 2030 met de RijnlandRoute 20% minder verkeer op de Churchillaan zal rijden dan zonder de RijnlandRoute en niet dat er in 2030 20% minder verkeer op de Churchillaan zal rijden dan tegenwoordig<sup>5</sup>.

Hoewel in de plannen voor de RijnlandRoute en ook in het Inpassingsplan weer wordt rekening gehouden met een “autonome verkeersgroei”, levert het verweerschrift merkwaardig genoeg toch geen verklaring voor deze “aanzienlijke afname” van het verkeer op de Churchillaan. Wij zijn het geheel eens met wat Jaap van Meijgaarden daarover schrijft in zijn brief aan u d.d. 14 september jl., naar de inhoud waarvan wij u hier korthedshalve wellicht mogen verwijzen.

Dat er in 2030 op de N14 (de Noordelijke Randweg Haagse Regio) met de RijnlandRoute 25% minder verkeer zal rijden dan zonder de RijnlandRoute is even ongeloofwaardig, omdat in de discussies over de aanleg van de N14 al in de negentiger jaren door Rijkswaterstaat werd erkend dat ca. 90% van al het verkeer op de N14 van de verdeelfunctie van die weg gebruik zou maken (d.w.z. van de mogelijkheid Den Haag in en uit te komen). Dat het verkeer rond steden “binnen de ring” toeneemt door de aanleg van randwegen, is trouwens ook een welbekend effect van de aanleg van randwegen.

### **32.26 over de ons inziens ongeloofwaardige bewering dat de RijnlandRoute er moet komen, omdat “de leefbaarheid in de regio nu al onder druk (staat)”**

<sup>5</sup> Zie onze zienswijze d.d. 3 september 2012 t.a.v. het 2e fase MER RijnlandRoute c.a. (versie 2.0 van mei 2012) voor wat betreft onze kritiek op “Het gebruik van de termen ‘toename’, ‘afname’ of ‘verbetering’ in het MER”.

**Verweer:**

Appellante verwijst waarschijnlijk naar bladzijde 62 van de Toelichting op het Inpassingsplan. Daar is vermeld dat voor 148 woningen 152 hogere waarden nodig zijn.

Dat voor 148 woningen hogere waarden moeten worden vastgesteld, betekent niet dat het project niet in zijn geheel leidt tot een verbetering van de leefbaarheid op het gebied van geluid. Uit het MER 2e fase volgt dat met het alternatief Zoeken naar Balans het aantal gevoelige bestemmingen in de hoogste geluidklassen afneemt; voor de geluidklassen 68-73 dB met 70 ten opzichte van de referentiesituatie en voor de geluidklasse 63-68 dB met 420 ten opzichte van de referentiesituatie.

Het logaritmische karakter van het systeem van decibellen is uiteraard bekend. De opmerking over de toename met maximaal 2 dB wordt door appellante niet in de juiste context geplaatst. De vraag is of voor de woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld ook de cumulatieve geluidbelasting aanvaardbaar is. In de Toelichting is op dat punt overwogen:

"Omdat de hogere waarden bij alle woningen en zelfs de gecumuleerde waarden voldoen aan de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde bij de woningen en bij nagenoeg alle woningen de gecumuleerde waarde met maximaal 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie acht de provincie deze gecumuleerde geluidbelasting aanvaardbaar. Opgemerkt wordt dat bij de gecumuleerde waarden uitgegaan wordt van de werkelijke geluidsbelastingen. Juridische aftrek conform artikel 110 Wgh is hierin dus niet betrokken, terwijl dat bij de wettelijk vastgestelde maximale ontheffingswaarde wel wordt betrokken."

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, blz. 62.

Het doorslaggevende argument voor de aanvaardbaarheid van de gecumuleerde geluidbelasting op de woningen met een hogere waarde is dus dat overal wordt voldaan aan de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde in stedelijk gebied.

Zie in dit verband ook het Akoestisch onderzoek Inpassingsplan RijnlandRoute, Hoofdrapport (bijlage 3 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 104.

Het feit dat de geluidbelasting bij nagenoeg alle woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld met maximaal 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie is een aanvullend argument. Anders dan appellante suggereert kan wel degelijk worden gesteld dat een toename van maximaal 2 dB beperkt van aard is. In dit verband wordt erop gewezen dat deze grens ook in de Wet geluidhinder wordt aangelegd om te bepalen of sprake is van de "reconstructie" van de betreffende weg.

Zie artikel 1 (definitie "reconstructie van een weg") jo. artikel 73, aanhef en onder a, van de Wet geluidhinder.

De drempel van 2 dB is door de wetgever juist gekozen omdat een verschil van 2 dB voor de mens nauwelijks waarneembaar is. Daarbij is door de wetgever expliciet rekening gehouden met het logaritmisch karakter van het systeem van decibellen. Verwezen wordt in dit verband naar de Memorie van Toelichting bij de Wet geluidhinder, waarin is opgenomen:

"Het gebruik van de decibel als eenheid voor het geluidsniveau leidt in de praktijk nog wel eens tot problemen, omdat hierbij «logaritmisch» moet worden gerekend. Zo leidt een verdubbeling van de geluidsproductie niet tot een verdubbeling van het aantal decibel, maar "slechts" tot een toename van het geluidsniveau met 3 decibel. Ook bij de beoordeling van geluiden dient hiermede rekening te worden gehouden; een geluidreductie van 2 dB(A) is voor de gemiddelde mens nauwelijks waarneembaar, een reductie van 10 dB(A) daarentegen zeer aanzienlijk."

Kamerstukken II, 1975-1976, 13639, nr. 3, blz. 56.

**Onze reactie:**

Nadere beschouwing leert dat wij wat betreft het karakter van de decibel ongelijk hadden.

Dat de RijnlandRoute er moet komen, omdat "de leefbaarheid in de regio nu al onder druk (staat)", zoals de Toelichting op het Inpassingsplan beweert, vinden wij ongeloofwaardig. Ad 32.25 in deze reactie beargumenteren wij ook waarom we het niet eens zijn met de veronderstelling in de Toelichting op het Inpassingsplan, dat "door het bundelen van verkeer op de RijnlandRoute (...) ongewenst verkeer (sluipverkeer) een alternatieve snellere route via de RijnlandRoute (wordt) geboden", dat daardoor "de verkeersveiligheid en de overlast van lucht en geluid (zal) verbeteren" en dat "door het verplaatsen van verkeer naar het nieuwe tracé (...) ook een aanzienlijke verbetering (wordt) bereikt op de N206 in Leiden (Churchilllaan) ter hoogte van de kruising met de Haagweg". Ad 32.25 betoogden wij al, dat het niet waarschijnlijk is dat zich veel verkeer van de N206 zal verplaatsen naar de RijnlandRoute. Dat verkeer op de N206 kan ook zeker niet allemaal "sluipverkeer" worden genoemd.



## **32.27 over onze opvatting dat het Team Churchill Avenue heeft aangetoond dat de Churchill Avenue een reëel alternatief is voor Zoeken naar Balans**

### **Verweer:**

Het Team Churchill Avenue heeft een zienswijze ingediend omtrent het ontwerp-inpassingsplan, waarin een ander alternatief (no-regretmaatregelen aan bestaande infrastructuur) wordt voorgesteld. Anders dan appellante stelt is hierop wel degelijk gereageerd.

Zie de Nota van Antwoord Inpassingsplan, par. 3.4 (Alternatievenafweging).

Overigens wordt opgemerkt dat het Team Churchill Avenue geen beroep heeft ingesteld. Als het Team Churchill Avenue van mening was geweest dat de reactie op zijn zienswijze niet volstond, dan was het aan het Team Churchill Avenue geweest om beroep in te stellen. Het is niet aan appellante om de belangen van het Team Churchill Avenue tot de hare te maken, en in haar beroep de reactie op de zienswijze van het Team Churchill Avenue aan de orde te stellen. Reeds om die reden kan deze beroepsgrond niet slagen.

### **Onze reactie:**

In het verweerschrift staat, dat het Team Churchill Avenue een zienswijze heeft ingediend omtrent het ontwerp-inpassingsplan en dat daarop, anders dan wij beweren, wel degelijk is gereageerd. Wij hebben echter niet beweerd, dat er op de zienswijze van het Team niet is gereageerd; in ons beroepschrift hebben wij gesteld, dat de Toelichting op het Inpassingsplan niet op de argumenten van het Team ingaat, die argumenten zelfs helemaal niet noemt (en daarvoor ook niet verwijst naar bijlagen bij het Inpassingsplan).

Het verweerschrift stelt, dat het niet aan ons is om de belangen van het Team Churchill Avenue tot de onze te maken en de reactie op de zienswijze van het Team Churchill Avenue in ons beroep aan de orde te stellen. Hierbij ziet het verweerschrift over het hoofd, dat wij het alternatief Churchill Avenue in onze zienswijze zelf ook aan de orde hebben gesteld en dat een eerlijke vergelijking van alternatieven ook in ons belang is.

Tijdens de zittingen op 1 en 2 oktober a.s. zullen wij de Churchill Avenue niet eigener beweging aan de orde stellen, dit om verschillende redenen, maar vooral omdat de focus voor ons ligt op de urgentie van de zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande route. Zoals wij onder meer ook in onze zienswijze d.d. 6 mei 2014 al schreven, is onze wens (al vele jaren geweest en ook nu nog steeds) deze zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande N206-route zo snel mogelijk te nemen, vervolgens te monitoren hoe de doorstroming, de veiligheid en de leefbaarheid zich daarna ontwikkelen en aan de hand daarvan te beoordelen of (en zo ja: welke) verdergaande maatregelen nodig zijn.

## **32.28 over de stelling in het verweer, dat Zoeken naar Balans binnen het beschikbare budget was te optimaliseren en dat Churchill Avenue binnen het beschikbare budget zou niet eens kunnen worden uitgevoerd, laat staan geoptimaliseerd**

### **Verweer:**

Het alternatief Zoeken naar Balans is als voorkeursalternatief gekozen om een groot aantal redenen. In paragraaf 2 van de Inleiding is dit toegelicht.

Een van de redenen voor het kiezen van Zoeken naar Balans is dat dit alternatief te optimaliseren was binnen het beschikbare budget. Churchill Avenue kende een dekkingstekort van € 229 miljoen, zelfs als het extra inpassingsbudget uit het hoofdlijnenakkoord 2011-2015 voor dit alternatief beschikbaar zou zijn.

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, par. 4.2.6.

Dit argument is niet misleidend. De optimalisaties die appellante noemt zijn al meegenomen in het argument. Juist daarin zit het verschil: Zoeken naar Balans was te optimaliseren binnen het beschikbare budget, Churchill Avenue zou niet eens kunnen worden uitgevoerd binnen het beschikbare budget, laat staan kunnen worden geoptimaliseerd. Overigens moet worden opgemerkt dat een boortunnel niet goedkoper is, maar duurder dan een conventionele gegraven tunnel. De boortunnel kan mede worden gerealiseerd worden omdat de gemeente Voorschoten bereid is gevonden om een deel van de meerkosten van de boortunnel van circa 13 miljoen voor haar rekening te nemen.

### **Onze reactie:**

Zie ad 32.33.

**32.29 over onze stelling dat de RijnlandRoute bij een realistische groei prognose maatschappelijk onrendabel, is en dus niet moet worden uitgevoerd, en dat er geen deugdelijk alternatievenonderzoek heeft plaats gevonden**

**Verweer:**

Het betoog van appellante kan niet gevolgd worden. Binnen de MKBA is ook een scenario met lagere groei (gelijkvormig aan een RC-scenario) doorgerekend. In dat scenario geldt voor beide alternatieven de maatschappelijke baten niet opwegen tegen de maatschappelijke kosten. De onderlinge verhouding blijft echter gelijk, Zoeken naar Balans scoort beter dan Churchill Avenue. 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 Churchill Avenue.

Zie de MKBA RijnlandRoute, Ecorys 15 mei 2012, blz. 40 (Bijlage 33) bij dit verweerschrift).

**Onze reactie:**

In het verweerschrift wordt een merkwaardige redenering gevolgd, die erop neerkomt dat er ook bij een realistisch, laag groeiscenario (c.q. onder de huidige omstandigheden) nog steeds reden is om voor Zoeken naar Balans te kiezen en niet voor Churchill Avenue, omdat in dat scenario beide alternatieven weliswaar onrendabel zijn, maar Churchill Avenue nog onrendabeler dan Zoeken naar Balans. Dit betoog kunnen wij niet volgen. Een logischer consequentie zou ons inziens zijn om bij een laag groeiscenario voor geen van beide alternatieven te kiezen.

Bij de in het verweerschrift vermelde doorrekening van een lager groeiscenario is uitgegaan van al te zeer vereenvoudigende veronderstellingen; er is geen met het RC-scenario (lagere groei) corresponderende verkeersprognose gegenereerd, er wordt slechts uitgegaan van een "vaste verhouding" tussen de baten (reistijdwinsten en reisbetrouwbaarheid) bij het GE- resp. het RC-scenario, zoals die naar voren kwam uit de MKBA voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO), een project dat volgens het verweerschrift "in een aantal opzichten (lijkt) op de Rijnlandroute".

In welke opzichten de NWO lijkt op de RijnlandRoute wordt slechts onderbouwd met de opmerking, dat "de NWO (...) net als de Rijnlandroute een nieuwe verbinding tussen twee snelwegen (is)". Waarom de vaste verhouding tussen de bereikbaarheidsbaten van de NWO bij het GE-scenario respectievelijk het RC-scenario ook moest worden toegepast op de RijnlandRoute wordt in het geheel niet verantwoord. Daarmee ontbreekt iedere grond aan de getrokken conclusies en staat in het geheel niet vast dat er geen beter alternatief is, zodat het benodigde alternatievenonderzoek (o.a. in het kader van de toetsing aan EHS, Beleidsregel Compensatie en Flora- en faunawet) niet deugdelijk is verricht en er derhalve strijd is met art. 3:2 Awb.

**32.30 over onze opvatting, dat de twee aansluitingen van Zoeken naar Balans op de A4 en de A44 "vragen om moeilijkheden" betekent**

**Verweer:**

In de Nota Voorkeursalternatief is als reden om te kiezen voor het alternatief Zoeken naar Balans genoemd: "Dankzij Zoeken naar Balans komen er rond Leiden twee aansluitingen op het hoofdwegennet bij. Dit zorgt ervoor dat het oost-westverkeer beter over de knooppunten langs de A4 en A44 wordt verdeeld."

Zie de Nota Voorkeursalternatief RijnlandRoute, blz. 4.

Anders dan appellante veronderstelt is niet bedoeld dat er voor verkeer van en naar Leiden twee extra aansluitingen op de A4 en A44 komen. De twee nieuwe aansluitingen zijn geen op- en afrit voor het lokale verkeer. De twee nieuwe aansluitingen zijn de aansluitingen van de nieuwe oost-westverbinding van de RijnlandRoute op de A4 en A44. Het voordeel van de nieuwe oost-westverbinding met de nieuwe aansluitingen op de A4 en de A44 is dat niet al het regionale oostwestverkeer de ene bestaande aansluiting op de A4 (Afrif 7 - N206 1 Leiden) en de A44 (afrit 8-Leiden/N206) hoeft te nemen. Het oost-westverkeer wordt met de RijnlandRoute gespreid over twee aansluitingen op de A4 en twee aansluitingen op de A44.

De nieuwe aansluitingen op de A4 en de A44 worden mogelijk gemaakt in de tracébesluiten. De aansluitingen zullen worden gerealiseerd conform de Nieuwe Ontwerp Richtlijnen Autosnelweg (NOA).

Zie: Tracébesluit A4, Toelichting, blz. 18; Tracébesluit A44, Toelichting, blz. 19.

Daarmee is gegarandeerd dat de aansluitingen verkeersveilig zijn.

Zie AbRvS 27 december 2012, nr. 201205043/1/R4 (tracébesluit omlegging A9 Badhoevedorp), r.o. 31.1 en 31.2. De doorstroming op de A4 en A44 komt niet in gevaar. Dit blijkt uit het MER 2e fase. Sterker nog, door de verdeling van het verkeer over twee aansluitingen op de A4 en twee op de A44 verbetert de doorstroming. Waar in de referentiesituatie in 2020 bij de huidige aansluiting problemen zijn met de doorstroming, is de doorstroming in het alternatief Zoeken naar balans in 2020 goed.

Zie het MER 2e fase, Achtergrondrapport Verkeer, bijlage 12 (Resultaten verkeersafwikkeling in 2020 en 2030). Vergelijk Tabel B12.3 op blz. 84 (referentie ochtendspits) met Tabel B12.6 op blz. 88 (Zoeken naar Balans ochtendspits) en Tabel B12.21 op blz. 108 (referentie avondspits) met Tabel B12.24 op blz. 112 (Zoeken naar Balans avondspits).

### **Onze reactie:**

In het verweerschrift wordt geïmpliceerd, dat wij veronderstellen dat de twee extra aansluitingen op de A4 en A44 er komen voor het verkeer van en naar Leiden. Dat is onjuist; in ons beroepschrift stellen wij alleen maar vast, dat deze twee aansluitingen op het hoofdwegennet op zich geen toegang tot Leiden (of tot Voorschoten) geven, terwijl heel veel verkeer daar toch in Leiden en randgemeenten moet zijn.

Het verweerschrift vermeldt, dat “is gegarandeerd dat de aansluitingen verkeersveilig zijn”, omdat ze “zullen worden gerealiseerd conform de Nieuwe Ontwerp Richtlijnen Autosnelweg (NOA)”, maar het verweerschrift gaat niet in op onze opmerkingen, dat het hierbij gaat om twee aansluitingen waarvoor deels heel weinig (ontwerp)ruimte is, om aansluitingen die heel dicht bij de bestaande aansluitingen liggen en bovendien tussen heel verschillende wegen (de RijnlandRoute enerzijds en de A4 en de A44 anderzijds) met allemaal weefvakken ertussen.

Dat de doorstroming op de A4 en A44 door de twee aansluitingen erbij en door de verdeling van het verkeer over twee aansluitingen op de A4 en twee op de A44 zelfs verbetert, lijkt ons onwaarschijnlijk, mede omdat de A4 volgens de provincie juist zwaarder wordt belast door Zoeken naar Balans.

## **32.31 over onze stelling dat bij de planning van de RijnlandRoute van meet af aan een voor iedereen duidelijke, ook kwantitatieve probleemanalyse ontbrak**

### **Verweer:**

De stelling van appellante kan niet gevolgd worden. Nut en noodzaak van de RijnlandRoute zijn in de Toelichting op het Inpassingplan duidelijk omschreven. Daarbij is concreet aangegeven welke problemen op dit moment aan de orde zijn.

. Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, par. 1.1 (Nut en noodzaak RijnlandRoute).

Anders dan appellante stelt zijn de verkeersproblemen in de huidige situatie en in de toekomst ook kwantitatief in beeld. In het MER 1 e fase zijn in het kader van nut en noodzaak concrete cijfers gegeven over de (slechte) 1/C-verhoudingen op de belangrijke verbindingen in de regio en over de vertraging op de belangrijke trajecten in de spits in de huidige situatie en de toekomstige situatie.

Zie het MER 1 e fase, Hoofdrapport, par. 3.1 (Huidige situatie gebied Holland Rijnland) en 3.2 (Toekomstige situatie gebied Holland Rijnland).

Ook in het MER 2e fase zijn de verkeersproblemen kwantitatief in beeld, en wel bij de beoordeling van de referentiesituatie. In het Achtergrondrapport Verkeer zijn concrete cijfers gegeven over verkeersintensiteiten, herkomst en bestemming van het verkeer, gemiddelde rijsnelheden, gemiddelde reistijd en verkeersafwikkeling.

Zie het MER 2e fase, Achtergrondrapport Verkeer, hoofdstuk 4 (verkeerseffecten op hoofdlijnen) en hoofdstuk 5 (verkeersafwikkeling en bereikbaarheid).

Het Achtergrondrapport Verkeer bevat de belangrijkste cijfers. In de 20 bijlagen bij het Achtergrondrapport Verkeer zijn alle (kwantitatieve) gegevens te vinden over de verkeersproblematiek in de regio in de referentiesituatie. Het is werkelijk niet duidelijk welke informatie appellante nog mist.

### **Onze reactie:**

Tegen onze stelling, dat het bij de planning van de RijnlandRoute van meet af aan ontbrak aan een voor iedereen duidelijke, ook kwantitatieve probleemanalyse van de huidige en de toekomstige verkeersproblemen, inclusief herkomsten en bestemmingen, brengt het verweerschrift in, dat “nut en noodzaak van de RijnlandRoute (...) in de

Toelichting op het Inpassingsplan duidelijk omschreven zijn” en dat “daarbij (...) concreet (is) aangegeven welke problemen op dit moment aan de orde zijn”.

Het verweerschrift gaat hierbij echter geheel voorbij aan de omschrijving die wij in ons beroepschrift gaven van wat er in een adequate probleemanalyse aan de orde had moeten komen. Zoals we in ons beroepschrift ook schreven, gaat het hierbij om:

- de vraag in hoeverre ontwikkelingen op allerlei gebieden (zoals economische groei, (beroeps)bevolking, werkgelegenheid) die invloed op de mobiliteit hebben, naar verwachting zowel in de ruimte als in de tijd zullen gaan afwijken van de gewenste ontwikkelingen en om
- de vraag waardoor die ontwikkelingen worden veroorzaakt, wat daaraan - en ook aan de gevolgen daarvan - te doen is en wat de kosteneffectiviteit daarvan is.

Die informatie hebben we in het ontwerp en de definitieve versie van het Inpassingsplan (en ook in eerdere stukken) node gemist.

Wij hebben de “concrete cijfers (...) over verkeersintensiteiten, herkomst en bestemming van het verkeer, gemiddelde rijnsnelheden, gemiddelde reistijd en verkeersafwikkeling”, die het verweerschrift noemt, bovendien niet kunnen vinden in het Achtergrondrapport Verkeer (het woord “herkomst” komt maar één keer in het rapport voor en slechts twee keer in het bijlagenboek).

**32.32 over onze stelling dat ook in de Toelichting op het Inpassingsplan weer een geactualiseerd totaaloverzicht ontbreekt van de gehanteerde prognoses voor de economische groei, de omvang en ruimtelijke verdeling van de (beroeps-)bevolking en het aantal arbeidsplaatsen, de omvang en de ruimtelijke verdeling van de woning- en kantorenbouw en de aanleg van bedrijfsterreinen en de mobiliteit en de verdeling daarvan over de verschillende vervoerswijzen in dit deel van de provincie**

**Verweer:**

De stelling van appellante kan niet gevolgd worden. De sociaal-economische factoren die appellante noemt, zijn relevant voor het opstellen van verkeersprognoses. In 32.14 is reeds aangegeven dat de verkeersprognoses die in de m.e.r. zijn gebruikt realistisch zijn.

Het (ontwerp)inpassingsplan en de (ontwerp)tracébesluiten zijn gebaseerd op de meest recente versie van het verkeersmodel NRM die ten tijde van de vaststelling beschikbaar was (het NRM 2013), en daarmee op de meest recente sociaaleconomische gegevens. De verkeersgegevens die met het NRM 2013 zijn gegenereerd, wijken voor de A4, de A44 en de RijnlandRoute nauwelijks af van de verkeerscijfers uit het MER. De keuze voor Zoeken naar Balans als voorkeursalternatief blijft ook met deze nieuwste verkeersgegevens overeind.

Zie: Toelichting op het Inpassingsplan, par. 6.1.4 ("Vergelijking uitkomsten NRM en RVMK/NRM (RLR-model MER 2e fase)", en; Nota van Antwoord Inpassingsplan, par. 3.8 (Verkeer), onder "Houdbaarheid keuze voorkeursalternatief (VKA) met NRM 2013".

**Onze reactie:**

Het verweerschrift erkent dat de door ons genoemde sociaaleconomische factoren relevant zijn voor het opstellen van verkeersprognoses, gaat niet in op het ontbreken van een geactualiseerd overzicht daarvan in de Toelichting op het Inpassingsplan (en overigens ook in eerdere stukken), maar geeft toch aan dat onze stelling niet gevolgd kan worden en volstaat daarvoor met de simpele mededeling, dat de verkeersprognoses die in de m.e.r. zijn gebruikt realistisch zijn. Dat lijkt ons geen verweer tegen onze stelling.

**32.33 over onze stelling dat de toelichting op het inpassingsplan, in strijd met de eisen van artikel 3.1.6.1.f Besluit ruimtelijke ordening, onvoldoende inzichten biedt over de financieel-economische uitvoerbaarheid van het plan**

**Verweer:**

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.

In de Toelichting op het Inpassingsplan is een overzicht gegeven van de projectkosten en van de dekking daarvan (welke partijen leveren welke bijdrage).

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, par. 8.3.

Daarmee voldoet de Toelichting aan de eis van artikel 3.1.6, lid 1, onder f, van het Bro voor zover daaruit volgt dat in de toelichting bij een inpassingsplan worden neergelegd de inzichten over de financieel-economische uitvoerbaarheid van het plan.

Uit vaste rechtspraak van uw Afdeling volgt dat een betoog dat ziet op de uitvoerbaarheid van een inpassingsplan, waaronder ook de financieel-economische uitvoerbaarheid is begrepen, slechts kan leiden tot vernietiging van het bestreden besluit indien en voor zover het aangevoerde leidt tot de conclusie dat provinciale staten op voorhand in redelijkheid hadden moeten inzien dat het inpassingsplan niet kan worden uitgevoerd binnen de planperiode van in beginsel tien jaar.

Zie (o.m.) AbRvS 23 juli 2014, nr. 201400906/1/R6 (inpassingsplan "N345 Rondweg Voorst"), r.o. 9.2.

Daarvan is hier geen sprake. De projectkosten zijn gedekt en er is zelfs een overschot op de balans. Er is geen twijfel dat het project in de planperiode van 10 jaar kan worden uitgevoerd, laat staan dat bij de vaststelling van het Inpassingsplan op voorhand in redelijkheid had moeten worden ingezien dat uitvoering in de planperiode van 10 jaar niet mogelijk zou zijn. De 6 punten die appellante opwerpt doen niet af aan die conclusie. Hieronder wordt dat per punt kort toegelicht.

Ad 1: Het is normaal dat grote investeringen over een langere periode worden afgeschreven. De kapitaallasten worden elk jaar in de begroting meegenomen en zijn daarmee gedekt. Overigens is de vraag hoe de kapitaallasten tijdens de periode waarover wordt afgeschreven zijn gedekt niet relevant voor de toetsing van het Inpassingsplan. Relevant is dat ten tijde van het vaststellen van het Inpassingsplan duidelijk was dat voldoende budget beschikbaar is om de RijnlandRoute in de planperiode aan te leggen, niet hoe die investering vervolgens technisch gezien in de boeken wordt verwerkt.

Ad 2: Bij de berekening van de meerjarige kapitaallasten is uitgegaan van het renteomslagpercentage van 2,94% uit de provinciale begroting 2015. Dat is een redelijk uitgangspunt. Vooralsnog ligt de rente voor lange financiering (langer dan 10 jaar) ruim onder dat percentage.

Ad 3: In de opbouw van de dekking van de projectkosten is opgenomen "Opdracht van OBI" (€ 8,7 miljoen). Het gaat hier om een bijdrage van de Dienst Beheer en Infrastructuur van de provincie (OBI). De red en voor deze bijdrage is dat binnen het project RijnlandRoute werkzaamheden meegenomen worden, die anders door OBI gedaan hadden moeten worden in het kader van groot onderhoud. Door aanleg en onderhoud samen te voegen, is er minder hinder voor de weggebruiker. Over de bijdrage door OBI is geen onzekerheid.

Ad 4: De kosten van beheer en onderhoud van het nieuwe areaal wegen (niet hoofdwegennet) komen voor rekening van de provincie. De jaarlijkse kosten bedragen € 5,6 miljoen (prijspeil 2014). Dit bedrag is opgenomen in het Meerjarenprogramma Onderhoud 2014 en dekking is voorzien in het Kaderbesluit Infrastructuur 2014.

De kosten van beheer en onderhoud van het nieuwe areaal hoofdwegennet binnen de RijnlandRoute bedragen € 210 miljoen (prijspeil 2014). Deze worden binnen de Rijksbegroting gedekt.

Overigens is de vraag hoe het beheer en onderhoud van de RijnlandRoute1 als die er eenmaal ligt is gedekt niet relevant voor de beoordeling of de realisatie van de RijnlandRoute binnen de planperiode economisch uitvoerbaar is.

Ad 5: Voor alle gemeenten en provincies geldt het BTW-compensatiefonds. Dit fonds was ten tijde van het vaststellen van het Inpassingsplan, en ook op dit moment, toereikend om de BTW over de bijdragen van de provincie en de gemeenten aan de RijnlandRoute te compenseren.

Ad 6: In de provinciale begroting 2015 staat nergens opgenomen dat er in de komende jaren tekorten dreigen te ontstaan. In de passage die appellante citeert staat juist dat er met de begroting 2015 een nog meer solide fundament is gelegd onder de huidige en toekomstige ambities van de provincie Zuid-Holland.

### **Onze reactie:**

In het verweerschrift staat, dat "de economische uitvoerbaarheid van de RijnlandRoute is gegarandeerd", ook omdat er "een overschot op de balans (is) van € 6,1 miljoen". Het gebruik van het woord "gegarandeerd" in dit stadium getuigt ons inziens van weinig realiteitszin. Over (een zekere mate van) garantie kan immers pas gesproken worden als het project tot in details is uitgewerkt, alle kosten in beeld zijn gebracht en alle contracten gesloten zijn.

Het in het verweerschrift genoemde "overschot op de balans" (de "ruimte" binnen het projectbudget om eventualiteiten op te vangen) is niet bepaald groot op een project van 875 miljoen (0,7 procent van de

projectbegroting). Eén tegenvaller en die “ruimte” is weg. Ons inziens hoort bij dit soort projecten een significante post “onvoorzien”, die wij in de Toelichting op het Inpassingsplan (par 8.3) echter niet vermeld zien.

In het “Hoofdlijnenakkoord 2015-2019 Zuid-Holland: slimmer, schoner en sterker” staat, dat “alle budgetten (...) de nullijn (volgen) en (...) niet voor inflatie (worden) gecorrigeerd”. Dit houdt een risico in: de projectbegroting is immers op het prijspeil 2014 gebaseerd, maar bij een eventuele aanbesteding in 2016 zal de projectbegroting op het prijspeil 2016 gebracht moeten worden. Bij een conservatieve inschatting van de indexatie van 1% zal de “ruimte” die de provincie nu aangeeft (6,1 miljoen) ten tijde van de aanbesteding geheel opgeslokt zijn.

In het verweerschrift is sprake van een beschikbare dekking van € 875,2 miljoen (prijspeil 2014). Dit is het projectbudget. De bijdrage van de provincie in dit bedrag is € 295,4 miljoen aan investeringen. Het (te bouwen) activum wordt op de balans gezet en gedurende de gebruiksduur (in dit geval 30 jaar) afgeschreven. Gedurende het gebruik wordt jaarlijks één dertigste van het activum samen met de toegerekende rente als last genomen. In de stukken wordt nergens toegelicht, dat de provincie de kapitaallasten van het activum ook werkelijk dertig jaar lang kan dragen.

Onder meer uit de Voordracht van Gedeputeerde Staten (nummer 6746 van november 2014) aan Provinciale Staten over het “Meerjarenprogramma Provinciale Infrastructuur (MPI) 2015 t/m 2029 en Meerjarenprogramma Onderhoud Infrastructuur (MPO) 2015 t/m 2044” blijkt, dat de lasten voor mobiliteit de komende jaren stijgen met zo'n 80 miljoen (zie de figuur op de laatste pagina van deze brief). Nergens wordt aangetoond dat de provincie die stijging van de lasten, grotendeels veroorzaakt door de RijnlandRoute, ook kan dekken gezien de inkomsten van de provincie en de overige (verplichte) uitgaven.

#### **Verweer:**

Ad 4 stelt het verweerschrift onder meer, dat “de kosten van beheer en onderhoud van het nieuwe areaal wegen (niet hoofdwegennet) (...) voor rekening van de provincie (komen)”, dat “de jaarlijkse kosten (...) € 5,6 miljoen (bedragen) (prijspeil 2014)” en dat “dit bedrag is opgenomen in het Meerjarenprogramma Onderhoud 2014 en dekking is voorzien in het Kaderbesluit Infrastructuur 2014”.

#### **onze reactie:**

De (vooralsnog onbeantwoorde) vraag is of de € 5,6 miljoen (die ook worden genoemd in het “Meerjarenprogramma Onderhoud Infrastructuur (MPO) - Langjarig budget voor beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur” van 26 september 2014) alleen bedoeld zijn voor dagelijks beheer en onderhoud (DBO) en groot onderhoud (GO) van de RijnlandRoute. Als dat bedrag alleen daarvoor bedoeld is, rijst namelijk de vraag waarom nog geen rekening is gehouden met vervangingsinvesteringen.

#### **Verweer:**

Ad 5 stelt het verweerschrift, dat “voor alle gemeenten en provincies geldt het BTW-compensatiefonds (geldt)” en dat “dit fonds (...) ten tijde van het vaststellen van het Inpassingsplan, en ook op dit moment, toereikend (was) om de BTW over de bijdragen van de provincie en de gemeenten aan de RijnlandRoute te compenseren”.

#### **Onze reactie:**

Het verweerschrift gaat niet in op de mogelijk forse kostprijsverhoging (voor een project van 875 miljoen) als de BTW (van 21%) niet compensabel/verrekenbaar zou blijken. Wat als de provincie ineens een bedrag van 30 miljoen zou willen compenseren bij de start van de RijnlandRoute en het fonds niet meer toereikend blijkt om de BTW over de bijdragen van de provincie en de gemeenten aan de RijnlandRoute te compenseren. Die vraag blijft in het verweerschrift geheel onbeantwoord.

### **32.34 over onze stelling, dat het Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute niet voldoet aan de eisen die de Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland 2013 daaraan stelt**

#### **Verweer:**

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 aangemerkt 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. Voor de resteffecten is berekend dat er door de aanleg circa 3 hectare verdwijnt en dat vanwege verstoring, berekend op basis van extra geluidverstoring (plansituatie ten opzichte van de huidige situatie), sprake is van een opgave van circa 16 hectare compensatie. Tenslotte is er door verlies en herinrichting van geschikt areaal in de Stevenshofjespolder circa 3 hectare compensatie benodigd. De totale opgave bedraagt derhalve circa 22 hectare. Voor alle opgaven worden compensatiemogelijkheden zoveel mogelijk uitgewerkt in de directe omgeving buiten de door de ingreep verstoorte zone.

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, blz. 83 en 84;

In het Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute is de weidevogelcompensatie verder uitgewerkt.

Zie het Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute (bijlage 9 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), par. 2.3.

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

Zie het Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute (bijlage 9 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 31. 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. De polders die door het bevoegd gezag als kansrijk zijn aangemerkt zijn: Papenwegse Polder (gedeeltelijk), Westeindsepolder, Grote Drooggemaakte polder, Zwet- en Groote Blankaardpolder, Polder Groenendijk, Oostbroekpolder, Duivenvoordse Veenzijdse polder, Polder Elsbroek en Polder Hoogeweg/Eisgeest. Deze polders zijn (vrijwel) allemaal in de nabijheid van het tracé van de RijnlandRoute.

Spoor 2 bestaat uit reservaatvorming met gebruikmaking van reeds bij de overheid in eigendom zijnde gronden (buiten de EHS). Voor spoor 2 is een reservering gevraagd op de gronden die in bezit zijn bij de Dienst Beheer landbouwgronden en ooit zijn gekocht voor de realisatie van het EHS in Zuid-Holland. Deze gereserveerde gronden worden niet meer ingezet voor de realisatie van de EHS en in tranches verkocht aan particulieren. Voor de compensatie kunnen deze gronden worden overgenomen van de overheid, ingericht en beheerd door een terreinbeherende instantie. De RijnlandRoute heeft in een gebied de wens voor reservering van in totaal circa 25 hectare geregistreerd. Voor het realiseren van beheer is een verkennend gesprek gevoerd met een terrein beherende instantie.

Ten tijde van het vaststellen van het Inpassingsplan was er voldoende animo bij leden van de vier omringende agrarische natuurverenigingen om deel te nemen (spoor 1). Bovendien waren er voldoende polders en deze zijn voldoende van omvang om aan te nemen dat de weidevogelcompensatie gerealiseerd kan worden met inzet van agrarisch natuurbeheer. De komende maanden gaat de provincie de overeenkomsten afsluiten met de eigenaren die geïnteresseerd zijn en in aanmerking komen. In 2016 wordt het beheer gestart.

### **Onze reactie:**

In ons beroepschrift uitten wij onze bezorgdheid erover,

- dat de provincie kennelijk niet heeft kunnen kiezen tussen de twee (deels kennelijk onzekere) sporen en ook niet tussen de alternatieven binnen elk spoor,
- dat in ieder geval niet duidelijk is “hoe het verlies aan waarden zal worden gecompenseerd”,
- dat het plan ook geen “kaart met de ligging van het compensatiegebied” bevat,
- dat het ook onduidelijk blijft of de weidevogelverliezen door de RijnlandRoute wel helemaal worden goedge maakt “aansluitend aan of nabij het gebied van de ingreep”, laat staan dat “het compensatiegebied door het bevoegd gezag planologisch (wordt) vastgelegd en dat wordt toegezien op een adequate bescherming in het toepasselijk bestemmingsplan” en
- dat ook onduidelijk is “hoe en wanneer de compenserende maatregelen zullen worden uitgevoerd en afgerond en hoe het beheer van het compensatiegebied geregeld is”.

Het verweerschrift laat deze onduidelijkheid en onzekerheid in stand en vermeldt slechts, dat “met vertegenwoordiging van agrarische natuurverenigingen een overzicht (is) gemaakt van **'kansrijke polders'**”, “dat de agrarische natuurverenigingen hebben laten weten dat er **vermoedelijk** animo zal zijn voor invulling van de compensatieopgave” en “de provincie (**de komende maanden**) (...) de overeenkomsten (gaat) afsluiten met de eigenaren die geïnteresseerd zijn en in aanmerking komen” (vetgedrukte van ons).

Anders dan het verweerschrift stelt, lijkt het ons onwaarschijnlijk dat het beheer van de compensatiegebieden al in 2016 wordt gestart. Blijkens het antwoord van GS d.d. 30 juni 2009 op Statenvragen over “projecten (...) waarbij groen-/natuurcompensatie een vereiste is” is de provincie bij de compensatie van verlies aan natuurwaarden immers niet erg succesvol. Van 28 projecten was de compensatie, waartoe al vóór 2003 was besloten, in 2009 nog steeds niet gerealiseerd.

**32.35 over onze stelling dat niet duidelijk is hoe het verlies aan waarden zal worden gecompenseerd, dat het plan ook geen kaart bevat met de ligging van het compensatiegebied, dat onduidelijk blijft of de weidevogelverliezen door de RijnlandRoute wel helemaal worden goedge maakt "aansluitend aan of nabij het gebied van de ingreep" (...) en dat ook onduidelijk is "hoe en wanneer de compenserende maatregelen zullen worden uitgevoerd en afgerond en hoe het beheer van het compensatiegebied geregeld is"**

**Verweer:**

Van strijd met artikel 6, lid 3, van de Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland 2013 is geen sprake. Een kaart met de ligging van het compensatiegebied conform spoor 1 is wel degelijk opgenomen. Zie het Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute (bijlage 9 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 33.

Uit de kaart volgt dat de compensatiegronden gelegen zijn aansluitend aan of nabij het gebied van de ingreep. Het compensatiegebied heeft al de juiste bestemming voor weidevogelgebied. Een wijziging van het bestemmingsplan als bedoeld in artikel 7, lid 2, van de Beleidsregel is niet nodig.

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 uitgevoerd en afgerond zullen worden 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. Zie par. 2.2 van de Visie voor mitigerende en compenserende maatregelen voor de RijnlandRoute, bijlage 10 bij de Toelichting op het Inpassingsplan.

Wel zal de provincie de komende maanden overeenkomsten afsluiten met de eigenaren van gronden die geïnteresseerd zijn en in aanmerking komen voor de realisatie van weidevogelcompensatie. Hierboven-onder 32.35 is dat reeds vermeld.

**Onze reactie:**

Volgens het verweerschrift is er geen sprake van strijd met de Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland 2013, omdat in het Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute “wel degelijk” een kaart is opgenomen met de ligging van het compensatiegebied conform spoor 1 en uit de kaart volgt dat de compensatiegronden gelegen zijn aansluitend aan of nabij het gebied van de ingreep.

Anders dan het verweerschrift beweert, toont de kaart waar het verweerschrift naar verwijst niet de ligging van het compensatiegebied, zoals artikel 6.b van de Beleidsregel vereist. Zoals het Mitigatie- en compensatieplan zelf vermeldt, toont de kaart (slechts) “de polders die door het bevoegd gezag als kansrijk zijn aangemerkt zijn”. Anders dan het verweerschrift beweert, maakt de kaart ook duidelijk dat deze “kansrijke” compensatiegronden bepaald niet allemaal “gelegen zijn aansluitend aan of nabij het gebied van de ingreep”; sommige gebieden liggen daar kilometers vandaan.



Anders dan het verweerschrift (zonder nadere informatie) beweert, hebben ‘de kansrijke polders’ (die het verweerschrift ten onrechte “het compensatiegebied” noemt) zeker niet allemaal “de juiste bestemming voor weidevogelgebied” althans zeker geen bestemming die compensatie van de weidevogelverliezen als gevolg van de RijnlandRoute garandeert. Het verweerschrift vermeldt geen gegevens waaruit blijkt dat er wel sprake is van een juiste bestemming voor weidevogelbeheer.

Wij vragen ons ook af waarom de Staatsbosbeheergronden in het zuidwesten van de Duivenvoordse-Veenzijdse polder op de kaart staan. Ten eerste vindt daar al jaren weidevogelbeheer plaats en is het dus de vraag hoe die gronden kunnen zorgen voor compensatie van de weidevogelverliezen door de RijnlandRoute. Bovendien lijken die gronden ons ook niet te passen in spoor 1 (agrarisch natuurbeheer).

Omdat zowel voor het compensatie-perspectief door middel van agrarisch natuurbeheer als voor het perspectief door middel van reservaatvorming elk spoor van bewijs ontbreekt, wordt niet voldaan aan de eis van artikel 7 lid 4, dat in een overeenkomst (of in een Compensatieplan van de initiatiefnemer, als deze zelf het bevoegd gezag is) wordt aangegeven “waar, hoe en wanneer de compenserende maatregelen zullen worden uitgevoerd en afgerond en hoe het beheer van het compensatiegebied geregeld is”.

Fysieke compensatie wordt in artikel 1 van de Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland 2013 gedefinieerd als “compensatie door de aanleg van een vervangend gebied van tenminste dezelfde omvang en met dezelfde of kwalitatief vergelijkbare natuur-, recreatie- en/of landschapswaarden als van het gebied dat verloren gaat”. In het onderhavige plan is hiervan geen sprake is, omdat er slechts gerefereerd wordt aan (nog te sluiten) overeenkomsten voor weidevogelbeheer in bestaande agrarische gebieden.

Verweerder heeft bij nadere memorie d.d. 27 augustus jl. te elfder ure aangegeven dat inmiddels is komen vast te staan op welke gronden 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 Papenwegse polder (ten zuiden van de Papeweg) en de Duivenvoordse en Veenzijdse polder.

Afgezien van het feit dat het hier deels gebieden betreft (Elsbroekerpolder en polder Hoogeweg) 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 en of en - zo ja - hoe, de stappen van de voorkeursladder van art. 5 lid 4 van de Beleidsregel zijn afgegaan. Dit klemt temeer nu de compensatiegebieden deels op aanzienlijke afstand van de Rijnland Route zijn gelegen. De enkele mededeling dat er voor de bedoelde percelen subsidiebeschikkingen zullen worden vastgesteld doet aan dit bezwaar niet af, mede omdat er geen bewijs is overgelegd dat de betrokken agrarische natuurverenigingen daadwerkelijk tot het vereiste, gelijkwaardige beheer bereid zijn, onder welke voorwaarden, en of hiermee een duurzame situatie ontstaat zoals vereist o.g.v. Artikel 5 lid 4 sub a Beleidsregel.

Nu de locatie van de betreffende gronden pas op 27 augustus jl. door verweerder is aangegeven, d.w.z. na vaststelling van het Inpassingsplan, is in ieder geval niet voldaan aan het vereiste, ingevolge artikel 7 lid 1 van de Beleidsregel Compensatie, dat er gelijktijdig met de vaststelling van het Inpassingsplan een besluit is genomen over het compensatieplan. Daarmee is het besluit tot vaststelling genomen in strijd met het recht.

**32.36 over onze stelling dat er - ingeval de provincie de weidevogelverliezen wil compenseren door reservaatvorming - bij de leden van de betreffende agrarische natuurverenigingen weinig animo zal zijn om grond, waar zij al jaren aan weidevogelbeheer doen, af te staan voor compensatie van weidevogelverliezen die de provincie zelf veroorzaakt**

**Verweer:**

De stelling van appellante is niet juist. Voor spoor 2 zijn in ieder geval gronden gereserveerd met een oppervlakte van 24 en 21 hectare. Het gaat om gronden die in beheer zijn bij de Dienst Beheer Landbouwgronden. Daarmee hoeft er dus geen sprake te zijn van discussie over het afstaan van gronden door agrarische natuurverenigingen. Zie het Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute (bijlage 9 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 33 en 34.

Hoeveel de compenserende maatregelen exact kosten is nog niet duidelijk. Het gaat op het totale budget voor de RijnlandRoute echter om een beperkt bedrag. Het is zeker dat er voldoende geld gereserveerd is voor de compensatie van weidevogelgebied.

#### **Onze reactie:**

In ons beroepschrift stond (niet voor het eerst), dat er - ingeval de provincie de weidevogelverliezen wil compenseren door reservaatvorming - bij de leden van de betreffende agrarische natuurverenigingen weinig animo zal zijn om grond waar zij al jaren aan weidevogelbeheer doen, af te staan voor de compensatie van weidevogelverliezen die de provincie zelf veroorzaakt.

Het verweerschrift acht deze stelling onjuist, omdat voor het spoor van de reservaatvorming gronden zijn gereserveerd die in beheer zijn bij de Dienst Beheer Landbouwgronden, waardoor er “dus geen sprake (hoeft) te zijn van (...) het afstaan van gronden door agrarische natuurverenigingen”. Hierbij gaat het verweerschrift eraan voorbij,

- dat die DBL-gronden ook anders ingezet kunnen worden, bijvoorbeeld ter vergroting van de oppervlakte van de agrarische bedrijven ter plaatse,
- dat vooral melkveebedrijven daar op dit ogenblik behoefte aan hebben en
- dat de inzet van die gronden voor natuurcompensatie dus concurreert met een inzet voor de agrarisch bedrijven.

### **32.37 over onze stelling dat een deugdelijke verantwoording van de keuze voor "Zoeken naar Balans Optimaal" ontbreekt**

#### **Verweer:**

De stelling van appellante kan niet gevolgd worden. In de Toelichting is uitgebreid toegelicht waarom voor Zoeken naar Balans als voorkeursalternatief is gekozen.

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, hoofdstuk 4 (Milieueffectrapportage en keuze voorkeursalternatief).

Zie ook par. 2 van de Inleiding van dit verweerschrift.

Een alternatief met de zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande N206route aan de oostkant en de westkant van Leiden is onderzocht als variant Zoeken naar Balans A. Uit het MER 2e fase volgt dat deze variant voor de langere termijn geen probleemoplossend vermogen heeft. Om die reden is hier niet voor gekozen. Zie in dit verband de reactie hierboven onder 32.20.

#### **Onze reactie:**

Ons betoog is onjuist geïnterpreteerd. Wij hebben niet beweerd dat de voorkeursvariant niet is toegelicht, maar betoogd dat onvoldoende aannemelijk is gemaakt dat het “Zoeken naar Balans Optimaal” (ZnB-O) tracé, dat zeer ernstige gevolgen heeft voor de kwaliteit van de natuur en het landschap in de Leidse regio, de voorkeur verdient boven alternatieven, zoals met name de “Zoeken naar Balans A” (ZnB-A) variant. Anders dan in het verweerschrift staat, is de ZnB-A-variant voldoende toekomstvast en is deze dan ook ten onrechte in de Nota voorkeursvariant afgewezen. In de Toelichting op het Inpassingsplan en ook in het verweerschrift wordt onvoldoende gemotiveerd waarom ZnB-A is afgewezen. Zie hierboven ook ad 32.2, 32.3, 32.18 en 32.20.

### **32.38 over onze stelling dat er anders dan de Toelichting op de Tracébesluiten suggereert binnen het plangebied voor de RijnlandRoute wel degelijk (bestaande of) nieuwe EHS ligt**

#### **Verweer:**

De Toelichting op de Tracébesluiten is correct. Provinciale landschappen en belangrijke weidevogelgebieden maken geen deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) zoals aangewezen in artikel 5 van de Verordening Ruimte 2014 en kaart 3 daarbij. Verder liggen er geen EHS-gebieden in het plangebied van de Tracébesluiten. Wat ecologische verbindingzones betreft, geldt voor de Tracébesluiten dat alleen ter hoogte van knooppunt Ommedijk (RijnlandRoute/A44) een gewenste ecologische verbindingzone (evz) wordt gekruist. De evz is in de huidige situatie nog niet als zodanig aangelegd en is bovendien door barrièrevorming van de huidige infrastructuur niet voor alle doelsoorten geschikt om als zodanig te functioneren. Dit is wel degelijk vermeld in de Toelichting op het Tracébesluit A44. De maatregelen die zijn opgenomen in het Tracébesluit zorgen ervoor dat de aanpassing van de bestaande weg

het toekomstig functioneren van de evz niet extra zal belemmeren. Door koppeling van de maatregelen uit het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) aan het Tracébesluit, namelijk het aanleggen van een ecoduct, zorgt het Tracébesluit er zelfs voor dat het oppervlak van de evz toeneemt en de barrièrewerking van de A44 wordt opgeheven.

Zie de Toelichting op het Tracébesluit A441 blz. 49 en 50.

De kruising van de evz in de Oostvlietpolder betreft het Inpassingsplan. Zie in dit verband de Toelichting op het Inpassingsplan, blz. 83 (onder Ecologische Hoofdstructuur).

#### **Onze reactie:**

Zie ad 32.39

### **32.39 over onze stelling, dat de voorziene ondergrondse faunapassage Maaldrift (door zijn ligging en de combinatie met het fietspad) van niet meer dan symbolische betekenis zal zijn en leidt tot kapitaalvernietiging, omdat andere investeringen in een robuuste ecologische verbinding hun waarde verliezen**

#### **Verweer:**

Appellante doelt op het ecoduct en ecopassage ter plaatse van de aansluiting van de nieuwe verbinding tussen de A4 en de A44 op de A44 (knooppunt Ommedijk).

Zie artikel 10, lid 3, Tracébesluit A44 (tabel 10.11 onder "Barrièrewerking").

Het is correct dat het ecoduct en de ecopassage worden gecombineerd met een fietstunneltje. Dat doet echter niet af aan de werking als ecologische verbindingzone.

345/535

Er is uitgebreid aandacht besteed aan de optimale inrichting van de fiets-ecotunnel en alle maatregelen zijn voorzien om het ecoduct en de ecopassage optimaal te laten functioneren.

Zie het Mitigatie- en compensatieplan TB's RijnlandRoute, bijlage 8 bij de Toelichting op het Tracébesluit A44, bladzijde 23 t/m 26.

#### **Onze reactie:**

De provincie Zuid-Holland heeft vele miljoenen euro's aan gemeenschapsgeld geïnvesteerd in de aanleg van gebieden als Lentevreugd bij Wassenaar 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, pagina 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 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 conclusie in het MER 2.0 dat de EHS in het plangebied "zeer negatief" wordt beïnvloed door (o.a.) de gekozen variant van de RijnlandRoute (MER 2, Hoofdrapport, pagina 85), alsmede naar de conclusie in de Natuur- en voortoets 2e fase MER: "Samenvattend wordt de aanleg en gebruik van variant ZnB als een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS beoordeeld" (pagina 103).

Voorts merken wij op, dat de opsomming van zogenoemde doelsoorten een volstrekt willekeurige en niet onderbouwde is, die geen recht doet aan de behoeften van andere in het gebied voorkomende migrerende soorten zoals reeën. De provincie heeft in de negentiger jaren in het kader van de Gebiedsgerichte Aanpak Den Haag - Katwijk nota bene 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 Verbindingszone 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 struweelen 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 te zijn door de wens de aanleg van het knooppunt Ommedijk te faciliteren dan de migratie van de in het gebied voorkomende diersoorten te vergemakkelijken. 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 betekenis heeft als ecologische verbinding.

De voorziene ecopassage kan derhalve 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.

### **32.40 over onze stelling, dat de aanleg van de RijnlandRoute door de polders evident in strijd is met het "nee tenzij"-principe voor EHS en belangrijke weidevogelgebieden**

#### **Verweer:**

De stelling van appellante kan niet gevolgd worden. Er zijn wel degelijk redenen van groot openbaar belang aan de orde bij de realisatie van de RijnlandRoute. Het gaat om het significant verbeteren van de oost-westverbinding voor het autoverkeer in de regio Holland Rijnland, het verbeteren van de leefbaarheid in de regio (en aangrenzende gemeenten) en het mogelijk maken van ruimtelijk-economische ontwikkelingen in deze regio.

Reële alternatieven zijn niet aanwezig. Dat de no-regretmaatregelen geen reëel alternatief zijn is hierboven bij 32.20 al toegelicht. Een (boor)tunnel volgens het Churchillaantracé is om een aantal belangrijke redenen afgefallen na het MER 2e fase. Het alternatief Churchill Avenue is niet binnen het beschikbare budget te realiseren (dekkingstekort € 229 miljoen), zorgt niet voor een goede verkeersafwikkeling (onvoldoende probleemoplossend vermogen) en een tunnel met de gewenste aansluitingen voor het onderliggend wegennet van Leiden op de doorgaande tunnelbuis in elke richting is qua functionaliteit niet voorzien in de tunnelwetgeving en verhoudt zich niet goed met de daarin opgenomen tunnelveiligheidseisen (met name het bepaalde in artikel 6.45, lid 1, van het Bouwbesluit 2012). Het alternatief Spoortracé is eveneens afgefallen, en wel na het MER 1 e fase. Ook dit alternatief heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen. Het spoortracé leidt tot een grote verschuiving van verkeer binnen Leiden, maar heeft minder impact op de regionale verkeersstromen waarvoor de RijnlandRoute juist verlichting moet brengen.

Zie het MER 1 e fase, Hoofdrapport, blz. 79.

Daarbij was het Spoortracé zoveel duurder dan de overige alternatieven (ruim € 300 miljoen duurder dan de duurste variant van de overige alternatieven) dat het reeds daarom geen reëel alternatief was. Bovendien geldt ook voor dit alternatief dat een (boor)tunnel met de gewenste aansluitingen voor het onderliggend wegennet van Leiden op de doorgaande tunnelbuis in elke richting qua functionaliteit niet is voorzien in de tunnelwetgeving en zich niet goed verhoudt met de daarin opgenomen tunnelveiligheidseisen.

Overigens wordt erop gewezen dat de Commissie m.e.r. het proces van fasering in de m.e.r. beschrijft, waarin het Spoortracé is afgefallen, en bij deze trechtering geen kanttekeningen plaatst.

Zie het Toetsingsadvies van de Commissie m.e.r., hoofdstuk 2 (Procedure).

#### **Onze 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 en dat onvoldoende is gemotiveerd dat deze ontbreken. Zie hierboven ook ad 32.2, 32.15, 32.18, 32.19, 32.20 en 32.23.

**32.41 over onze stelling, dat over het hoofd wordt gezien dat het Natura 2000-netwerk deel uitmaakt van de EHS en dat de instandhouding van dit netwerk onmogelijk is zonder bescherming van de ecologische verbindingzones en ook dat ten onrechte wordt voorbijgegaan aan de effecten van de aanleg van de weg op andere Natura 2000-gebieden, zoals De Wilck en Kennemerland Zuid**

**Verweer:**

Voorop staat dat EHS en Natura 2000-gebieden een verschillend toetsingsregime kennen. Voor Natura 2000-gebieden is relevant dat kan worden uitgesloten dat significante negatieve effecten optreden in het licht van de gestelde instandhoudingsdoelstellingen. De instandhoudingsdoelstellingen zien niet op ecologische verbindingzones. En overigens is hierboven bij 32.38 al toegelicht dat de aanwezige ecologische verbindingzones niet worden aangetast. In tegendeel; zij worden sterker gemaakt.

De Natura 2000-gebieden De Wilck en Kennemerland-Zuid liggen op respectievelijk minimaal 3,5 kilometer en 6,5 kilometer van de dichtstbijzijnde grens van het plangebied. Effecten op deze Natura 2000-gebieden zijn in de voortoets reeds met zekerheid uitgesloten.

Zie de Natuur- en voortoets 2e fase MER (bijlage 44 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), par. 6.4 en 6.5 en 7.1. Dat een vergunning is aangevraagd op grond van artikel 19d van de Nbw 1998 is niet in tegenspraak met de conclusie dat significante negatieve effecten kunnen worden uitgesloten. Conform artikel 19d van de Nbw wordt een vergunning aangevraagd als significante negatieve effecten niet reeds in de voortoets kunnen worden uitgesloten. Dat was zo voor de Natura 2000-gebieden Meijndel en Berkheide en Coepelduynen. In dat geval bepaalt artikel 19f van de Nbw dat een passende beoordeling wordt gemaakt. Conform artikel 19g van de Nbw 1998 wordt de vergunning verleend indien uit de passende beoordeling volgt dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast. Uit de passende beoordeling voor de RijnlandRoute volgt dat de natuurlijke kenmerken van de onderzochte Natura 2000-gebieden met zekerheid niet worden aangetast.

Zie de Natuurtoets (bijlage 8 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), hoofdstuk 3, par. 3.1.5.

**Onze 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 één 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 ad 32.38/39).

**32.42 over onze stelling, dat de provincie systematisch de verplichte alternatieventoets voor belangrijk weidevogelleefgebied heeft genegeerd**

**Verweer:**

Er is wel degelijk bezien of er reële alternatieven zijn voor het project waarbij geen sprake is van aantasting van weidevogelleefgebied. Hierboven onder 32.40 is reeds toegelicht dat dit niet het geval is.

**Onze 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 2e 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” (pagina 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. Zie ook ad 32.40.

### **32.43 over onze stelling dat de Natuurtoets en de Veldinventarisaties zeer gebrekkig zijn en gebaseerd op absoluut onvoldoende inventarisatiewerk en literatuuronderzoek**

#### **Verweer:**

Appellante citeert een zin, waardoor de betekenis totaal verdraaid wordt. De geciteerde 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. Dat is juist de reden waarom de betreffende Veldinventarisaties zijn gedaan. Met de Veldinventarisaties ligt er wel degelijk voldoende informatie.

Zie de Veldinventarisatie RijnlandRoute ihkv Flora- en faunawet, Bijlage 1 bij de Veldinventarisaties RijnlandRoute (Bijlage 7 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 9 en 10.

#### **Onze 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 ook onvoldoende gedetailleerde informatie voor het bepalen van de wijze en de 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.

### **32.44 over onze stelling dat de opsomming van beschermde dier- en plantensoorten zeer willekeurig is en kennelijk niet gebaseerd op een gedegen gebiedskennis en/of veldbiologisch inzicht**

#### **Verweer:**

De stelling van appellante kan niet gevolgd worden.

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.

Zie artikel 16b, lid 1, onder d, en lid 2, onder a, van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten j° artikel 1b, lid 4, van de Regeling vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten Flora-en faunawet.

Tabel 1-soorten zijn daarom in de Natuurtoets niet verder onderzocht.

De eekhoorn is een tabel 2-soort. Dat betekent dat eveneens een vrijstelling van de verboden van de Flora-en faunawet geldt, mits gewerkt wordt volgens een goedgekeurde gedragscode.

Zie artikel 16b, lid 1, onder d, en lid 2, onder b, van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten.

Omdat geen absolute vrijstelling geldt zijn de tabel 2-soorten in de Natuurtoets onderzocht. Anders dan appellante stelt is daarbij de eekhoorn expliciet genoemd, en wel op bladzijde 41 waarnaar appellante zelf verwijst.

Zie de Natuurtoets (Bijlage 8 bij de Toelichting op het Inpassingsplan). blz. 41, in de eerste alinea onder "huidige situatie".

## **Onze reactie:**

In ons beroepschrift hebben wij gereageerd op de stelling in de Natuurtoets (pagina 42, in het beroepschrift abusievelijk vermeld als pagina 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 verweerders 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.

### **32.45 over onze stelling dat in het Rapport Veldinventarisaties RijnlandRoute van september 2014 tegenstrijdige informatie wordt verschaft**

#### **Verweer:**

Ook hier is geen sprake van een omissie in de rapporten.

Op blz. 32 staat:

"2.8 Vaatplanten In de natuurtoets die is geschreven in het kader van het MER 2.0 blijkt het voorkomen van (strikt) beschermde vaatplanten in en/of nabij het plangebied op voorhand uitgesloten [Tauw, 2011]. Het optreden van negatieve effecten op deze beschermde soorten is daarom ook uitgesloten. Zodoende is nader onderzoek naar deze soorten niet uitgevoerd."

Op blz. 69 staat:

"3.8 Vaatplanten Zoals aangegeven in par. 2.8 is nader onderzoek naar vaatplanten niet nodig geacht, en derhalve niet uitgevoerd. Tijdens het veldonderzoek naar andere beschermde soortgroepen zijn ook geen (strikt) beschermde vaatplanten waargenomen. Wel zijn de volgende vaatplanten van tabel 1 en/of de Rode Lijst waargenomen, waarvoor bij dit voornemen een vrijstelling van de Flora- en faunawet geldt: Smalle waterweegbree bij monsterpunt 7 tijdens het onderzoek naar de Platte schijfhoren Zwanenbloem bij monsterpunt 4 en 7 tijdens het onderzoek naar de Platte schijfhoren en in verschillende sloten in de Ommedijkse polder."

De 2 passages zijn duidelijk met elkaar in overeenstemming en verwijzen zelfs naar elkaar. 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.

## **Onze reactie:**

Hoewel de genoemde rode-lijstsoorten (Zwanenbloem 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 1e 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, pagina 55).

Wij concluderen, dat wat betreft de 13 beschermde soorten overtreding van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet niet kan worden uitgesloten, dat er geen onderzoek is verricht naar mitigerende en/of compenserende maatregelen voor deze soorten en dat aldus onvoldoende verzekerd is dat een ontheffing o.g.v. art.75 Flora- en faunawet verleend kan worden.

### **32.46 over onze stelling ten onrechte het belang van de polders voor andere soorten broedvogels dan huismus, buizerd en boerenzwaluw niet of onvoldoende in de beschouwingen betrokken en dat ten onrechte wordt voorbijgegaan aan het belang van de polders voor trekvogels die eveneens strikte bescherming genieten ingevolge de Flora- en faunawet**

#### **Verweer:**

Anders dan appellante stelt is wel degelijk onderzoek gedaan naar algemene broedvogelsoorten, en niet alleen naar soorten met jaarrond beschermde nesten.

Zie de Natuurtoets (Bijlage 8 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 49.

De relevante verbodsbepaling voor vogels uit de Flora-en faunawet is artikel 11, waaruit volgt dat het verboden is nesten te beschadigen, vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren. Voor trekvogels is dit verbod niet relevant, omdat zij geen nest maken. Om die reden zijn trekvogels terecht niet meegenomen in de toets aan de Flora-en faunawet.

Ook voor de grutto en de kievit geldt dat geen verbodsbepaling uit de Flora-en faunawet wordt geschonden zolang geen nest wordt verstoord. Het leefgebied van de grutto en kievit (beide weidevogels) wordt beschermd over de band van de belangrijke weidevogelgebieden. Hierboven bij 32.34 is reeds toegelicht dat het project aan de eisen omtrent belangrijke weidevogelgebieden voldoet. Er vindt compensatie plaats van de aantasting van weidevogelgebied door het project, waardoor het areaal leefomgeving voor weidevogels in stand blijft.

Overigens is het opmerkelijk dat appellante juist de grutto en de kievit noemt als vogels die over het hoofd zouden zijn gezien. Juist de grutto en de kievit zijn bij de beoordeling van de effecten van de RijnlandRoute op weidevogelgebieden expliciet als gidssoort beschouwd.

Zie de Natuurtoets (Bijlage 8 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 35.

### **Onze reactie:**

Het belang van de polders voor andere soorten broedvogels dan Huismus, Buizerd en Boerenzwaluw 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, Vissief en Zomertaling. Gezien de sterk afgenomen omvang van de populaties van sommige van deze broedvogelsoorten in Nederland, zoals de Grutto en de Tureluur, 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.

Het feit dat op pagina 208 van de Natuurtoets (ook) enkele soorten trekvogels worden genoemd doet niet af aan de constatering dat de aanleg van het voorkeustracé 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. Deze verplichting is niet beperkt tot het aanwijzen van speciale beschermingszones. Zo is in art. 4, vierde lid, van de Vogelrichtlijn bepaald dat lidstaten gehouden zijn verslechtering van de leefgebieden van deze soorten ook buiten de speciale beschermingszones te voorkomen. Het aanleggen van een weg dwars door de foerageer- en rustgebieden van deze vogels is in strijd met deze verplichting, zeker daar waar reële alternatieven voorhanden zijn.

### **32.47 over onze stelling dat de aanleg van de RijnlandRoute indruist tegen de letter dan wel de geest van het verdrag van Bern inzake het behoud van de Europese natuur en natuurlijke habitats, Bonn inzake het behoud van trekkende wilde diersoorten, en het Biodiversiteitsverdrag**

#### **Verweer:**

De enkele algemene stelling dat het project in letter dan wel geest in strijd is met een aantal verdragen, kan aan de bestreden besluiten niet afdoen. Appellante onderbouwt haar stelling op geen enkele manier. Het is niet duidelijk om welke reden appellante meent dat er sprake is van strijd met de genoemde verdragen.

#### **Onze reactie:**

Wij hebben betoogd, dat naast de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn, ook het Verdrag van Bern, het Verdrag van Bonn en het Biodiversiteitsverdrag bepalingen bevatten die ons land verplichten tot het treffen van maatregelen ter bescherming van soorten en habitats, ook buiten de speciaal beschermde gebieden. De drie genoemde verdragen hebben met elkaar gemeen dat zij concrete wettelijke verplichtingen aan de partij-staten opleggen om levensvatbare populaties van soorten in hun natuurlijke omgeving in stand te houden dan wel te herstellen op niveaus die beantwoorden aan ecologische, wetenschappelijke en culturele eisen, ook wanneer dit betekent dat economische belangen daarvoor moeten wijken.



Artikel 6 van het Verdrag van Bern verplicht partijen passende maatregelen te nemen om te zorgen voor de speciale bescherming van de soorten vermeld in Appendix II. Met name is het partijen verboden de broed- of rustplaatsen van deze soorten te vernielen of te beschadigen. Tot de in Appendix II vermelde vogelsoorten behoren o.a. de Ooievaar, de Brandgans, de Bergeend en de Slechtvalk, soorten die allemaal de onderhavige polders gebruiken als broed-, foerageer- of rustgebied. Artikel 9 van het verdrag bepaalt dat afwijkingen van de beschermingsbepalingen mogelijk zijn, o.a. ten behoeve van openbare belangen van essentiële aard, doch slechts voor zover er geen andere bevredigende oplossing bestaat. Wij zijn van mening, dat aan deze laatste voorwaarde in casu niet wordt voldaan.

Het Verdrag van Bonn verplicht partijen in artikel 2 het belang van het behoud van trekkende diersoorten te erkennen en actie te ondernemen om te voorkomen dat soorten worden bedreigd. In artikel 4 is bepaald dat partijen die deel uitmaken van het verspreidingsgebied van een trekkende diersoort, vermeld in Bijlage 2, moeten trachten om overeenkomsten te sluiten waar deze soorten van profiteren. Bijlage 2 vermeldt de trekkende diersoorten welke in een ongunstige staat van instandhouding verkeren en voor hun instandhouding en beheer internationale overeenkomsten vereisen, waaronder de Grutto. Van de Grutto komt in de Papenwegse polder, juist in het gedeelte waar de RijnlandRoute is geprojecteerd, nog een levensvatbare populatie voor (cf. Weidevogels in de Papenwegse en Zuidwijkse polder, Natuuronderzoeksbureau Remeus, 2014, p. 8).

Ter uitvoering van de verplichting ex artikel 4 van het Verdrag van Bonn heeft Nederland zich aangesloten bij de AEWA (African-Eurasian Waterbird Agreement) ter bescherming van Afrikaans-Euraziatische trekkende watervogels. Artikel 3 van deze overeenkomst verplicht partijen tot het in stand houden danwel herstellen van geschikte leefgebieden voor de onder de overeenkomst vallende soorten. In het kader van deze overeenkomst is een voor Nederland bindend Internationaal Actieplan voor de Grutto vastgesteld. In dit Actieplan uit 2007 wordt vastgesteld, dat de populatie van de Grutto in Nederland jaarlijks met 5% afneemt. Om deze achteruitgang een halt toe te roepen zijn in tabel 10 van het Actieplan maatregelen vastgesteld die Nederland specifiek gehouden is te nemen. Zo is ons land verplicht om hoge prioriteit te verlenen aan maatregelen ter voorkoming van verder verlies van Grutto-habitat in belangrijke broedgebieden als gevolg van verstedelijking, infrastructurele werken en andere ruimtelijke plannen, alsmede verlies van de openheid van het landschap. Wij zijn van mening, dat aanleg van de RijnlandRoute door een belangrijk weidevogelgebied als de Papenwegse polder in strijd is met deze verplichting.

Ook het Biodiversiteitsverdrag bevat bepalingen die ons land verplichten tot het treffen van maatregelen ter voorkoming van een verdere achteruitgang van soorten. Zo is Nederland op grond van artikel 8 van dit verdrag gehouden de instandhouding van levensvatbare populaties van soorten in hun natuurlijke omgeving, alsmede het herstel van bedreigde soorten te bevorderen. Wij zijn van mening dat de aanleg van het voorkeurstracé van de RijnlandRoute zich niet verdraagt met deze verplichting, vooral ook omdat er volgens ons reële alternatieven voorhanden zijn.

### **32.48 over onze stelling dat in het Mitigatie- en Compensatieplan maatregelen zijn opgenomen die in strijd zijn met de wet**

#### **Verweer:**

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.

#### **Onze 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, onder 2.ii van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten.

Overigens wordt in het Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute alleen aandacht besteed aan art. 11 van de Flora- en faunawet. Onderzoek naar mogelijke overtreding van art. 10 van de Flora- en faunawet (opzettelijk

verontrusten van dieren behorend tot beschermde diersoorten) ontbreekt daarin, hoewel zowel bij aanleg als gebruik sprake kan zijn van overtreding van artikel 10. Nu onderzoek daarnaar ontbreekt, achten wij het bestreden besluit ook daardoor onvoldoende voorbereid in de zin art. 3:2 Awb.

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 verantwoordelijk handelend bestuursorgaan onwaardig.

### **32.49 over onze stelling dat er al te gemakkelijk vanuit wordt gegaan dat een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet geen problemen zal opleveren**

#### **Verweer:**

De vraag 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. Zie AbRvS 24 december 2014, nr. 201406394/1/R6 (inpassingsplan "Bochtafsnijding Delftse Schie"), r.o. 22 en AbRvS 26 februari 2014, nr. 201307986/1/R6 (Tracébesluit Derde spoor Zevenaar-Duitse grens), r.o. 17.1.

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

Zie de Toelichting, par. 6.9.

#### **Onze reactie:**

Ons betoog is er inderdaad op gericht aan te tonen, 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 (art. 9, lid 1 van de Europese Vogelrichtlijn jo. art. 68, lid 2 van de Flora- en faunawet).

In weerwil van de stelling in het verweerschrift, dat (in de Toelichting op het Inpassingsplan 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.

### **32.50 over onze stelling dat het feit dat er voldoende informatie is nog niet betekent dat daarmee de keuze voor het ZnB-0-trace gerechtvaardigd is.**

#### **Verweer:**

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. De inspraak van appellante is behandeld onder volgnummer (B)235. 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.

Waar het om gaat is dat het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan voldoende gemotiveerd is. Dat is het geval. De keuze voor het Voorkeursalternatief is in dat kader uitgebreid onderbouwd.

Zie de Toelichting, hoofdstuk 4 (Milieueffectrapportage en keuze voorkeursalternatief).

Een alternatief met de zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande N206route aan de oostkant en de westkant van Leiden is onderzocht als variant Zoeken naar Balans A.

Zie het MER 2e fase, Hoofdrapport, par. 3. 7 (Variant Zoeken naar Balans A).

Hierboven onder 32.20 is reeds toegelicht dat dit geen reëel alternatief is.

### **Onze reactie:**

Het feit dat in de Nota van Antwoord MER en Vo-PIP niet voldoende is gereageerd op gedetailleerde kritiek heeft doorgewerkt in het Inpassingsplan 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 voorkeustracé voorhanden zijn. Zie hierboven ook ad 32.2, 32.15, 32.18 t.e.m. 32.20 en 32.23.

## **32.51 over onze stelling dat de aanleg van het ZnB-0-trace haaks staat op de maatregelen, die de drie pactgemeenten willen treffen, en dat de aanleg van het ZnB-0-trace de effectiviteit daarvan ernstig zal schaden**

### **Verweer:**

Relativiteitsvereiste

Het betoog van appellante kan aan het Inpassingsplan niet afdoen. Artikel 8:69a Awb - waarin het relativiteitsvereiste is opgenomen - bepaalt dat een besluit niet wordt vernietigd op de grond dat het in strijd is met een geschreven of ongeschreven rechtsregel of een algemeen rechtsbeginsel, indien deze regel of dit beginsel kennelijk niet strekt tot bescherming van de belangen van degene die zich daarop beroept. Appellante stelt hier expliciet belangen van de gemeenten Wassenaar, Voorschoten en Leidschendam-Voorburg aan de orde. Het belang dat de gemeenten Wassenaar, Voorschoten en Leidschendam-Voorburg geen uitvoering zouden kunnen geven aan hun verantwoordelijkheden is geen belang waar appellante zich op kan beroepen.

Voor zover niettemin wordt toegekomen aan een inhoudelijke beoordeling van dit betoog van appellante, wordt het volgende opgemerkt.

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

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, par. 3.1 en 6.5.2.

In het document "Inpassingsvisie en landschapsplan RijnlandRoute" is nadrukkelijk de opgave neergelegd om het element "de twee richtingen in het landschap: oost-west nabij de Oude Rijn en zuid-noord op de strandwallen en strandvlakten" te behouden.

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, par. 5.3.1.

Zie ook Inpassingsvisie en landschapsplan (Bijlage 19 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 24.

354/535

·Door een verdiepte ligging van de weg door de strandvlakte met de Veenwatering in een aquaduct en een verdiept Knooppunt Ommedijk wordt de ruimtelijke onderbreking van de noord-zuidrichting van het landschap zoveel mogelijk beperkt. De zichtbaarheid van de weg is op maaiveld minimaal en de Veenwatering en Dobbewatering als belangrijke landschappelijke structuurdragers in het gebied blijven behouden. Dit sluit aan bij de ambities uit het Landschapsontwikkelingsplan van de gemeenten.

De RijnlandRoute heeft geen negatief effect op de oost-west richting nabij de Oude Rijn, omdat de weg zelf ook oost-west gericht is en daarmee - daar waar de weg beleefbaar is, langs Valkenburg - deze richting alleen maar benadrukt.

Er is al met al geen sprake van dat de maatregelen uit het Landschapsontwikkelingsplan in gevaar komen. Bij het opstellen van de Inpassingsvisie en het Landschapsplan zijn de ambities uit het Landschapsontwikkelingsplan meegenomen.

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, par. 5.3.

### **Onze reactie:**

De stelling in het verweerschrift, dat bij de vaststelling van het Inpassingsplan "rekening (is) gehouden met de aanwezigheid van het strandwallenlandschap", houdt geen rechtvaardiging in van de voorgenomen aantasting van het landschap. Het betreft hier 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, pagina 9). Het gebied is voorts aangewezen als Kroonjuweel Cultuurhistorie, als

EHS topgebied en als Belvédèregebied in de Rijksnota Belvédère. Deze waarden worden met de doorsnijding van het landschap door het voorkeurstracé ernstig aangetast.

Wat betreft het in het verweerschrift opgeworpen relativiteitsvereiste merken wij het volgende op. Organisaties als de Stichting Behoud Stad en Landschap Rijnland hebben er alle belang bij dat de gemeenten Wassenaar, Voorschoten en Leidschendam-Voorburg op een adequate wijze uitvoering kunnen geven aan hun verantwoordelijkheden ten aanzien van de bescherming van het landschap in hun deel van de voormalige Rijksbufferzone Den Haag-Leiden-Zoetermeer. Volgens haar statuten heeft de stichting onder meer tot doel "het behoud en herstel van (...) het landschap te bevorderen" in haar werkgebied. De andere organisaties die deelnemen aan het Bewonersgroepenoverleg en in beroep zijn gegaan tegen het Inpassingsplan en/of de beide Tracébesluiten hebben soortgelijke doelstellingen voor hun werkgebied. Het past de Stichting en de andere organisaties derhalve om te betogen dat de aanleg van het ZnB-O-tracé haaks staat op de maatregelen, die de drie genoemde gemeenten willen treffen, en dat de aanleg van het ZnB-O-tracé de effectiviteit van die maatregelen ernstig zal schaden.

### **32.52 over onze stelling dat de RijnlandRouteplannen niet in redelijkheid zijn 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 Holland Rijnland en de provinciale Groenagenda**

#### **Verweer:**

Er is geen sprake van dat de aanleg van de RijnlandRoute in strijd komt met de ambities op het gebied van natuur en landschap in de door appellante genoemde documenten.

Het Gebiedsprofiel Duin Horst Weide houdt juist al rekening met de aanleg van de RijnlandRoute. Zie het Gebiedsprofiel Duin Horst Weide, blz. 21, onder "Ontwikkelingen" (deze bladzijde is als Bijlage 44 bij dit verweerschrift gevoegd).

Datzelfde geldt uiteraard voor de Visie Ruimte en Mobiliteit Zuid-Holland en de Regionale Structuurvisie Holland Rijnland 2020.

Voor de volledigheid zijn als Bijlagen 45 en 46 bij dit verweerschrift gevoegd:

een uitsnede uit de kaart "Mobiliteit en bebouwde ruimte" van de Visie Ruimte en Mobiliteit Zuid-Holland een uitsnede van de kaart met weginfrastructuur uit de Regionale Structuurvisie Holland Rijnland 2020.

Op beide kaarten is de RijnlandRoute duidelijk zichtbaar als te realiseren infrastructuur.

De Groenagenda van de provincie Zuid-Holland is nog niet definitief vastgesteld. Deze is voor de toetsing van de bestreden besluiten reeds daarom niet relevant. Het ontwerp van de Beleidsvisie Groen (Groenagenda Zuid-Holland) is al wel ter inzage gelegd. Ook daarin is de aanleg van de RijnlandRoute voorzien.

Zie de ontwerp-Beleidsvisie Groen, blz. 19 (deze bladzijde is bijgevoegd als Bijlage 47 bij dit verweerschrift).

Het spreekt voor zich dat het een uitdaging is om de RijnlandRoute zo aan te leggen dat de impact op het landschap zo beperkt mogelijk is. Dat geldt in ons dichtbevolkte land voor elke nieuwe infrastructuur. Voor de RijnlandRoute is de uitdaging met succes volbracht. Een belangrijke succesfactor is dat de verbinding tussen de A4 en de A44, deels verdiept en deels in een geboorde tunnel komt te liggen. De kwaliteiten van het polderlandschap (openheid, agrarisch karakter en natuurwaarden) worden door een verdiepte ligging en boortunnel zoveel mogelijk gerespecteerd. De agrarische bestemming van de omringende polder wordt niet gewijzigd door de komst van de RijnlandRoute. Dat is in Nota van Antwoord toegelicht in de passage waarnaar appellante verwijst.

Voor weidevogelgebieden geldt dat waar sprake is van aantasting conform de Beleidsregel compensatie natuur, recreatie en landschap Zuid-Holland 2013 wordt voorzien in compensatie, waardoor broed- en foerageergebieden voor weidevogels behouden blijft.

Met de komst van de RijnlandRoute wordt verder een ecoduct en ecopassage onder de A44 gerealiseerd. Zo draagt de RijnlandRoute bij aan de realisatie van de groene verbinding tussen kust en Groene Hart.

#### **Onze reactie:**

Het feit dat de RijnlandRoute is vermeld in de documenten die in het verweerschrift worden genoemd, betekent nog niet dat de aanleg van het voorkeurstracé in redelijkheid te verenigen is met de uitgangspunten en ruimtelijke ambities die aan deze documenten ten grondslag liggen. Het gestelde in het verweerschrift doet niet af aan de constatering in het beroepschrift dat het inherent tegenstrijdig is om enerzijds als beleid uit te dragen dat "broed- en foerageergebieden voor weidevogels behouden en versterkt dienen te worden" en anderzijds een snelweg met verkeersknooppunt aan te leggen dwars door de laatste groene verbinding van betekenis tussen kust en Groene Hart.

Dit geldt te meer wanneer, zoals in het onderhavige geval, reële alternatieven voor het voorkeurstracé voorhanden zijn. Voor wat betreft wat in het verweerschrift wordt beweerd over natuurcompensatie en de aanleg van een ecopassage zij verwezen naar onze reactie ad 32.2, 32.20, 32.34 t.e.m. 32.36 en 32.43 (w.b. natuurcompensatie) en naar onze reactie ad 32.39 en 32.41 (w.b. de ecopassage).

### **32.53 over onze stelling dat door de aanleg van hoge fly-overs bij de A4 sprake zal zijn van een aanzienlijke aantasting van het landschap met grote negatieve gevolgen voor de gebruikswaarde van de omliggende gebieden (o.a. Vlietland) voor natuur en recreatie**

#### **Verweer:**

De ecopassage onder de A44 kan onder de weg door worden aangelegd. Dat heeft de voorkeur omdat de ecopassage dan minder invloed heeft op het landschap.

Verweerders hebben onderzocht of ook de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 bij knooppunt Hofvliet onder de A4 gebracht kan worden. Het is technisch zeer ingrijpend om de fly-overs te vervangen door twee ondergrondse verbindingswegen. Daarvoor zou erg diep gegraven moeten worden, aangezien deze twee verbindingswegen onder elkaar komen te liggen. Een fly-over onder de grond is op zich technisch wel haalbaar, maar dat neemt het punt van de openheid maar ten dele weg. Het vervangen van een fly-over door een tunnel bleek bovendien financieel niet haalbaar. De kosten van een ondergrondse aansluiting zijn substantieel hoger dan de voorziene variant met fly-overs over de A4. De aanzienlijk hogere kosten van een aansluiting onder de A4 door staan niet in verhouding tot de beperkte voordelen daarvan. Verweerders zijn van mening dat zij daarin een alleszins redelijke afweging hebben gemaakt. Het bevoegd gezag heeft ingevolge de rechtspraak van uw Afdeling bij de vaststelling van een ruimtelijk plan dan wel een tracébesluit overigens een ruime mate van beleidsvrijheid bij de afweging van de aan de orde zijnde belangen en de voor- en nadelen van alternatieven.

Zie bijvoorbeeld: AbRvS 4 januari 2012, nrs. 201104518/1/R4 en 201111577/1/R4 (Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere), r.o. 2.20; AbRvS 1 oktober 2014, nr. 201309459/1/R6 (Tracébesluit N18 Varsseveld-Enschede), r.o. 10; en AbRvS 23 juli 2014, nr. 201400906/1/R6 (Inpassingsplan N345 rondweg Voorst), r.o. 4.4.

Bij het ontwerp van knooppunt Hofvliet is rekening gehouden met de waarden van het omliggende landschap. Zo krijgen de kunstwerken geen overheersende 'high-tech'-achtige vormgeving, maar een vormgeving die aansluit op de omgevingskenmerken: licht, lucht, ruimte en zichtlijnen. De taluds krijgen een groene, natuurlijke uitstraling en er wordt verlichting toegepast die verstrooiing voorkomt. De plaatsing van wegmeubilair zoals portalen wordt in samenhang met het omliggende landschap bepaald. Er komen geen (geluid)schermen of -wallen bij het knooppunt. Op deze manier, die is vastgelegd in het landschapsplan, wordt het knooppunt zo goed mogelijk in het landschap ingepast.

Zie 'Inpassingsvisie en Landschapsplan RijnlandRoute' (bijlage bij het tracébesluit A4), blz. 120-127.

#### **Onze 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 bij de A44 (minder invloed op het landschap) had juist moeten worden toegepast op de fly-overs bij de A4. Verweerder heeft niet voldoende gemotiveerd waarom de aansluiting van de RijnlandRoute zonder fly-overs 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 onder maaiveld naar 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 ad 32.38/39. In dit geval zou een bovengronds ecoduct, zoals in het oosten van ons land zeer gebruikelijk is, juist wel een goede oplossing kunnen zijn.

### **Conclusie**

Al met al zijn wij van mening, dat het bestuursorgaan op onjuiste, niet objectief bepaalde gronden tot de tracékeuze is gekomen zoals verwoord in de Toelichting op het Inpassingsplan en niet in redelijkheid tot dit plan heeft kunnen besluiten. Dit plan en het namens het bestuursorgaan ingediende verweer getuigen van vooringenomenheid en onvermogen in te gaan op tegenargumenten, zoals ingebracht door ons en anderen. Het Inpassingsplan kan volgens

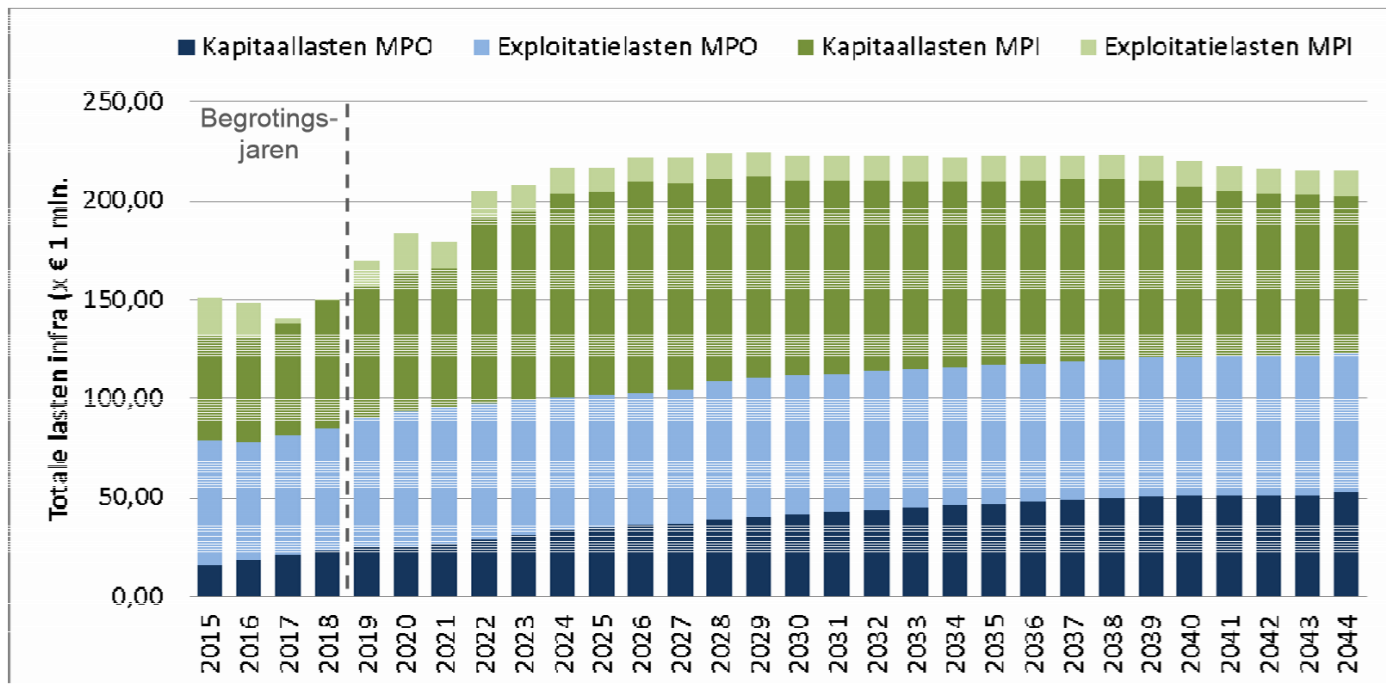
ons niet in stand blijven en dient voor wat betreft de nieuwe verbinding, evenals de beide Tracébesluiten, in zijn geheel te worden vernietigd.

Graag bereid tot nadere toelichting op deze reactie, met vriendelijke groet en hoogachting namens onze Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland en de deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg die ons gemachtigd hebben een verzoek om een voorlopige voorziening te doen,

Wim ter Keurs,  
Voorzitter

Jan van Leeuwen,  
penningmeester

**De deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg (in willekeurige volgorde):** Stichting Buurtschap Zuidwijkse Polder, Bewonersvereniging Feministenbuurt Voorschoten, Wijkvereniging Wijkraad Stevenshof, Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute, Bewonersvereniging ZuiderZeehelden, Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland, Bewonersvereniging Het Wedde, STICHTING GROTE POLDER GROENE hart, Platform Duurzaam Voorschoten, Fietzersbond Voorschoten, Buurtvereniging St. Nicolaaspark en omgeving, Bewonersvereniging Park Allemansgeest, Stichting Tijd voor Groen/SnelwegofGroenweg, Vereniging tot behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten, Stichting Horst en Weide, Agrarische Natuurvereniging Santvoorde, Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad e.o., Stichting tot Behoud van CultuurHistorische Buitenplaatsen, Milieudefensie Voorschoten, Milieudefensie Leiden, Vereniging Vrienden Oostvlietpolder, Bewonersvereniging Boschgeest, Voetbal- en atletiekvereniging Voorschoten 97, Voorschotense Golfclub, Honk- en Softbalvereniging "Adegeest", Volkstuindersvereniging Voorschoten, Bewonersvereniging Stevenshof Vlek 17, Belangenvereniging Krimwijk, Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel en de daarop aansluitende straten



beeld van de (kapitaal)lasten 30 jaar vooruit uit de Voordracht aan Provinciale Staten - Meerjarenprogramma Provinciale Infrastructuur 2015 t/m 2029 en Meerjarenprogramma Onderhoud Infrastructuur 2015 t/m 2044