

Reactie van de Wijkvereniging Wijkraad Stevenshof op het verweerschrift van Provinciale Staten van Zuid-Holland en Minister van Infrastructuur en Milieu inzake Provinciaal Inpassingsplan resp. Tracébesluiten Rijnlandroute (nrs. 201500779/1/R6, 201501216/1/R6 en 201501213/1/Rt)

De Wijkraad heeft kennisgenomen van het verweerschrift en wil daar bij deze schriftelijk op reageren. Wij houden daarbij voor de duidelijkheid de puntsgewijze indeling van verweerders aan. In het verweerschrift zijn onze beroepsgronden opgenomen onder nummers 44.1 t/m 44.61.

44.1 Gesplitste procedures

Verweerder stelt dat appellant niet inziet hoe de Wijkraad benadeeld zou kunnen zijn door het opsplitsen van het plan in afzonderlijke besluiten, aangezien tegen elk afzonderlijk besluit beroep openstond. Verweerder gaat voorbij aan het feit dat voor de Wijkraad van te voren niet vast stond dat een gegrond beroep op één van de deelbesluiten ook juridische doorwerking zou hebben in andere, samenhangende besluiten. Terwijl toch wel degelijk het schorsen van delen van het PIP tot schorsen van delen van de Tracébesluiten zou moeten kunnen leiden en omgekeerd.

Door de beslissing van de Afdeling (en dus niet door de handelwijze van verweerders) om alle besluiten gezamenlijk in één beroepsprocedure te voegen is deze mogelijke benadeling voorkomen. Hiermee vervalt deze beroepsgrond.

44.2 t/m 44.6 Gebruik van uitsluitend het hoogste groeiscenario

In ons beroepschrift voeren wij onder '2. Gebruik van uitsluitend het hoogste groeiscenario' samenhangende argumentatie aan waarom gebruik van 'uitsluitend het hoogste groeiscenario' tot een reeks van onvolkomenheden in de onderbouwing van de noodzaak van de nieuwe verbinding A44-A4 leidt. De kern hiervan is dat het besluit niet is gebaseerd op een realistische prognose van de verkeersgroei, en dat, mede door het ontbreken van het besluit op te hoge groeiprognoses, reële alternatieve scenario's niet zijn beschouwd. Door deze handelwijze is het besluit zowel onzorgvuldig tot stand gekomen als onvoldoende gemotiveerd.

Verweerders hebben ervoor gekozen om genoemde samenhangende argumentatie op te splitsen in deelargumenten en het verweer slechts op elk individueel deelargument te richten. Daarmee slaagt verweerder er niet in om deze samenhangende argumentatie te weerleggen, zoals wij bij de behandeling van de afzonderlijke verweren hieronder zullen aantonen.

44.2 Noodzaak van een nieuwe verbinding A44-A4

Verweerder stelt hier dat een 'no regret'-oplossing niet voldoet aan de doelstellingen van de Rijnlandroute op de langere termijn en dat daarom een nieuwe verbinding noodzakelijk is. Volgens verweerder wordt dit aangetoond in het MER. Verweerder gaat daarbij voorbij aan het volgende:

- dat deze noodzaak uitsluitend wordt onderbouwd met verkeersprognoses die veel hoger uitkomen dan de 'redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid' die de Afdeling als criterium stelt voor validiteit van verkeersmodellen (zie hiervoor verder onze reactie op verweer 44.3), en dat de beoordeling van de haalbaarheid van verschillende alternatieven uitsluitend is gebaseerd op deze te hoge verkeersprognoses;
- dat zelfs bij gebruik van deze hoge verkeersprognoses de eerste door verweerder genoemde doelstelling 'het significant verbeteren van de oost-westverbinding voor het autoverkeer' reeds in grote mate wordt bereikt doordat een reistijd (in de avondspits!) op de bestaande verbinding van ca. 60 minuten zonder maatregelen reeds door alternatief ZnB-A wordt teruggebracht naar ca. 15 minuten (zie hiertoe ook onze analyse in bijlage 7e). Reeds daaruit blijkt dat er geen sprake is van door verweerder genoemde 'grote verkeersoverlast tijdens de spitsuren', immers dan zouden de reistijden veel hoger zijn. Bovendien zijn nog aanvullende maatregelen denkbaar die de verkeersdoorstroming verder zouden bevorderen. Deze zijn door verweerders niet verder onderzocht¹;

¹ In dit licht zij vermeld dat de gemeente Leiden inmiddels heeft besloten om een noordelijke randweg aan te leggen als corridor (met deels 70 km/u) over het bestaande wegennet (Plesmanlaan, Stationsweg, Willem de Zwijgerlaan). Het is volstrekt onduidelijk waarom een vergelijkbaar alternatief niet mogelijk is voor de corridor Haagse Schouwweg, Dr. Lelylaan, Churchilllaan, c.q. de huidige N206 door Leiden.

- dat zelfs bij gebruik van deze hoge verkeersprognoses geen overschrijdingen van wettelijke milieunormen wordt geconstateerd voor alternatief ZnB-A;
- dat verweerders zelf in het kader van de Integrale Benadering Holland-Rijnland hebben geconstateerd dat ZnB-A een zeer groot probleemoplossend vermogen heeft (ook weer bij gebruik van hoge verkeersprognoses) en dat dit alternatief het mogelijk maken van ruimtelijk-economische ontwikkelingen (de derde door verweerder genoemde doelstelling) niet in de weg staat. In dit verband hebben verweerders het alternatief aangemerkt als een reële, financieel haalbare faseringsvariant (zie Bijlage 1).

Het verweer dat ZnB-A geen oplossing kan zijn voor de langere termijn moet reeds falen, nu het voor deze langere termijn gebruikte scenario niet representatief is. Aangezien het alternatief ZnB-A zelfs bij dit niet-representatieve scenario reeds in grote mate voldoet aan de doelstellingen van de Rijnlandroute is het zeer aannemelijk dat bij een realistisch groeiscenario dit volledig het geval zijn.

Daarbij wenst de Wijkraad op te merken dat ZnB-A uitsluitend elementen bevat die óók in het door verweerders gekozen voorkeursscenario ZnB-optimaal zijn opgenomen. ZnB-A is dus per definitie toekomstvast, in de zin dat geen enkele investering hierin weggegooid is. Als in de toekomst de verkeersgroei alsnog dermate veel zal toenemen dat een nieuwe verbinding noodzakelijk blijkt (wat in de huidige realiteit volstrekt onzeker is), dan staat ZnB-A dit in het geheel niet in de weg. Het is prematuur om nu een nieuwe verbinding planologisch te regelen. De beslissing over de vormgeving daarvan hoort ook in de toekomst thuis, en dient afgewogen te worden tegen de dan geldende mogelijkheden en belangen. Verweerders hebben een dergelijk faseringsscenario ook uitgewerkt, zie het Rapport nadere uitwerking Voorkeursbesluit (zie ook Bijlage 1). Dat deze fasering destijds op financiële gronden is uitgewerkt, doet niets af aan het feit dat op deze wijze ook een variant kan worden gedefinieerd die gefaseerd de maatregelen neemt die horen bij een groeiend verkeersvolume, als en indien dat zich in de toekomst mocht voordoen.

NB: in het verweerschrift wordt herhaaldelijk naar verweer 44.2 terugverwezen, te weten bij 44.5, 44.7 en 44.24. Het spreekt voor zich dat als 44.2 geen grond heeft, dit eveneens geldt voor deze andere verweren.

44.3 Gebruik van uitsluitend het hoogste groeiscenario

De Wijkraad heeft betoogd dat de daadwerkelijke verkeersgroei substantieel achterblijft bij het door verweerders gehanteerde groeiscenario. Verweerders stellen dat voor de gebruikte verkeersmodellen de Afdeling heeft aanvaard dat deze als representatief kunnen worden beschouwd, en verwijst daarbij onder andere naar AbRvS 3 december 2008, zaaknummer 200703693/1 (Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel 2008), r.o. 2.8.5. De Afdeling formuleert in de uitspraak een criterium voor representativiteit:

“dat de validiteit van een model, zoals het NRM, pas wordt aangetast wanneer de uitkomsten te zeer van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid afwijken.”

Verweerders verzuimen te onderbouwen dat de uitkomsten van het door hun gebruikte verkeersmodel nog steeds een redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid representeren. In zijn beroepsschrift heeft de Wijkraad immers cijfers van zowel het Kennisinstituut Mobiliteit als het onderzoeksbureau CE Delft aangehaald, waaruit blijkt dat het gehanteerde macroeconomische hoge groeiscenario (WLO GE) in vergelijking tot de *werkelijke* verkeersontwikkeling een zeer grote overschatting van de te verwachten verkeersvolumes laat zien. De werkelijke verkeersontwikkeling bleef de afgelopen jaren zelfs achter t.o.v. het macroeconomische lage groeiscenario (WLO RC). Zelfs indien de groei zich vanaf heden volgens het hoogste scenario zou ontwikkelen worden nooit de hoge verkeersvolumes bereikt waar verweerders mee rekenen. Wij citeren het rapport van CE Delft:

“Door deze ontwikkelingen geven de WLO-scenario’s voor verschillende parameters niet meer een goede bandbreedte weer. Dit geldt ook voor de verkeersvolumes op het HWN [hoofdwegennet]. De breed gedragen verwachting is dat zeker tot 2020 het verkeersvolume op het HWN ver onder het GE-scenario zal blijven. Een niveau rond het RC-scenario lijkt het meest waarschijnlijk”. (Conclusie Rapport CE Delft).

Op basis van recente publicaties van Rijkswaterstaat en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (beide opgenomen in Bijlage 2) – nota bene twee organisaties waarvoor een van de verweerders opdrachtgever is! – worden de conclusies van CE Delft bevestigd. De Publieksrapportage geeft (op

p. 28) voor 2014 een indexcijfer 119 voor de groei van het aantal afgelegde kilometers op het hoofdwegennet t.o.v. het jaar 2000. Volgens de trendprognose zal het verkeer tot 2020 (t.o.v. 2014) nog met 9,6% toenemen. Dit leidt tot een indexcijfer van 130 in 2020. Voor verkeer op het totale wegennet wordt zelfs een lagere groei geprognosticeerd. Dit is zeer veel lager dan de index van ca. 150 waar verweerders op grond van gebruik van het WLO GE-scenario mee rekenen. Dit scenario voldoet daarmee aantoonbaar niet aan het hierboven aangehaalde criterium voor representativiteit. Verweerders gebruiken uitsluitend dit niet-representatieve scenario om de verschillende oplossingsalternatieven te beoordelen. Het betoog van verweerders dat het gehanteerde scenario representatief is moet om deze reden falen².

Voorts is volstrekt onduidelijk waarom verweerders hebben nagelaten een volledige doorrekening van beide scenario's (RC en GE) te doen. Dit is immers wel conform de gedragslijn, van zowel ministerie als provincie, om te handelen conform de uitgangspunten van het NRM 2011, waarin zowel met een laag als een hoog WLO-scenario wordt gerekend om een zinvolle effectbepaling te kunnen doen. Daarmee wordt dan het volledige scala van mogelijke maatregelen verkend, en kan ook worden vastgesteld – afhankelijk van de reële ontwikkeling – welke maatregelen wanneer worden genomen. Zeker nu de feitelijke verkeersontwikkeling zich al vele jaren achtereen volgens het RC-scenario voltrekt, en de prognoses tot 2020 eveneens aangeven dat deze trend zich voortzet, is het methodisch onjuist, bestuurlijk onzorgvuldig en disproportioneel dat verweerders bij bepaling van het pakket maatregelen zich uitsluitend op het scenario met hoogste groei baseren. Gegeven de feitelijke ontwikkeling ligt een fasering van dit pakket (bijvoorbeeld langs de lijnen van de uitgewerkte variant ZnB-A) eerder voor de hand dan het ineens nemen van het gehele maatregelpakket. Daarmee wordt immers een buitenproportioneel zwaar pakket maatregelen genomen waarvoor de noodzaak zich uitsluitend aandient bij een véél sterkere verkeersontwikkeling dan zich nu in de werkelijkheid voordoet. Ook om deze reden moet het betoog van verweerders falen.

NB: in het verweerschrift wordt herhaaldelijk naar verweer 44.3 terugverwezen, te weten bij 44.4, 44.6, en 44.12. Het spreekt voor zich dat als 44.3 geen grond heeft, dit eveneens geldt voor deze andere verweeren.

44.4 Voorkomen van onderschatting van milieueffecten

Verweerders herhalen hier dat volgens hen de uitkomsten van het verkeersmodel representatief zijn. Wij verwijzen naar onze reactie op 44.3 waarin wij betogen dat dit verweer moet falen. Voorts hanteert verweerder het aanvullende argument dat gebruik van het GE-scenario voorkomt dat milieueffecten worden onderschat. Zoals reeds in ons beroepschrift opgenomen raakt dit betoog geen grond nu er door het gebruik van een te hoog groeiscenario een alternatief wordt geselecteerd dat veel omvangrijker is dan noodzakelijk en andere alternatieven met mogelijk minder milieugevolgen afvallen omdat ze niet toekomstvast zouden zijn. Verweerders verzuimen aan te tonen dat het voorkeursalternatief proportioneel is in relatie tot het op te lossen probleem.

44.5 Second opinions CPB en MKBA

Verweerders betogen dat de door de Wijkraad aangehaalde second opinions van het CPB niet afdoen aan de besluitvorming over de Rijnlandroute, omdat een positieve balans in de MKBA geen doel op zich is, en het doel van de Rijnlandroute is het oplossen van een aantal grote (verkeerskundige) knelpunten. Verweerders stellen dat uitstel, fasering of de no-regretmaatregelen daarvoor geen optie zijn. Daarop wensen wij als volgt te reageren:

- Het CPB bevestigt in de eerste plaats dat er terughoudend moet worden omgesprongen met het gebruik van het hoogste WLO-groeiscenario omdat het zeer onzeker is dat dit scenario zich zal ontwikkelen. Dit steunt ons betoog onder 44.3 hierboven, waarin wij beargumenteren dat verweerders geen representatieve prognoses gebruiken.
- Verweerders hebben op geen enkele wijze aangetoond dat bij een lagere, realistische, prognose de no regret-maatregelen, fasering of uitstel geen optie zijn (zie hiervoor ook onze weerlegging van 44.2). De stellingname van verweerders dat uitstel, fasering of no-

² Dat de Commissie m.e.r. geen kanttekeningen heeft geplaatst bij de gebruikte verkeersprognoses in het definitieve toetsingsadvies (in tegenstelling overigens tot het voorlopige toetsingsadvies), zoals verweerders stellen, kan niet in de plaats treden van de verantwoordelijkheid die verweerders zelf hebben om de alternatievenafweging met representatieve verkeerscijfers te onderbouwen.

regretmaatregelen geen optie zijn is in deze niet onderbouwd. Verweerder gebruikt in zijn betoog een doelredenering zonder grondslag, en daarom moet het betoog falen.

- Met verweerders zijn wij het eens dat een positieve MKBA geen doel op zich is. Echter wij volgen de kennelijke conclusie van verweerders dat daarom een negatieve MKBA-uitkomst geen rol hoeft te spelen in de alternatievenafweging volstrekt niet. Zorgvuldig bestuur vergt immers dat de consequenties van een dergelijke uitkomst (het plan niet, gewijzigd of afgeslankt uitvoeren) voor ogen worden gezien.

Voorts betogen verweerders dat in de MKBA wel degelijk de gevolgen van een lager groeiscenario zijn doorgerekend. Het is inderdaad zo dat er cijfers zijn opgenomen voor het RC-scenario. Deze zijn echter niet tot stand gekomen door dit scenario volledig door te rekenen, maar door een arbitraire correctiefactor toe te passen op het GE-scenario³. Daarbij bevat de MKBA geen informatie over een nulplusscenario (ZnB-A) en kan dus aan de hand van deze MKBA geen conclusie worden getrokken over de haalbaarheid van een dergelijk scenario bij een lagere groei. Illustratief is dat verweerders in hun verweer uitsluitend spreken over een onderlinge vergelijking tussen Zoeken naar Balans en Churchillavenue, terwijl de afweging tussen een vergaand alternatief (hetzij ZnB, hetzij CA) en een nulplusalternatief (zoals ZnB-A) voor zorgvuldige besluitvorming minstens zo belangrijk is. Het opgestelde MKBA is daarmee ongeschikt voor deugdelijke onderbouwing van het besluit. Ook hier moet het betoog van verweerders falen.

44.6 No regret alternatieven en Churchillavenue

In het beroepschrift heeft de Wijkraad aangevoerd dat andere reële alternatieven bestaan dan het voorkeursalternatief, waaronder een ingrijpende opwaardering van de N206 (no regret) en de Churchillavenue. Verweerders herhalen dat de no regret-alternatieven onvoldoende probleemoplossend zouden zijn, en dat zij deze conclusie baseren op representatieve verkeersprognoses. Onder punten 44.3 t/m 44.6 achten wij dit verweer reeds in afdoende mate weerlegd.

Ten aanzien van de Churchillavenue stellen verweerders dat hiervoor dezelfde representatieve verkeerscijfers zijn gehanteerd (quod non, zie boven). Daarnaast sommen verweerders een aantal 'doorslaggevende bezwaren' van andere aard op, waarop wij hieronder puntsgewijs ingaan:

- Een dekkingstekort van 229 miljoen. Het werkelijke dekkingstekort is aanmerkelijk lager te krijgen dan dit bedrag. Verweerders hebben naast een 'volledige variant' voor Zoeken naar Balans ook een 'Zoeken naar Balans Optimaal' ontwikkeld. Indien een dergelijke benadering door verweerders ook was toegepast op Churchill Avenue, zoals in een zorgvuldig besluitvormingsproces verwacht mag worden, kunnen de kosten tot een met Zoeken naar Balans vergelijkbaar niveau worden gereduceerd (zie hiervoor de tabellen met mogelijke optimalisaties en besparingen in bijlagen 8a en 8b). Bovendien dient in overweging te worden genomen dat de bouwkosten van Zoeken naar Balans t.o.v. de variant in de Nota Voorkeursalternatief nog zijn toegenomen, o.a. als gevolg van een reeks amendementen die tegelijkertijd met het voorkeursalternatief zijn aangenomen. Van een gelijkwaardige vergelijking is in deze dan ook geen sprake.
- Verweerders stellen dat geen extra oost-westverbinding wordt gerealiseerd, en dat dus geen robuuster wegennet ontstaat. Wij concluderen dat verweerders niet kunnen tellen. De doorgaande tunnel tussen de A4 en A44 is wel degelijk een extra hoogwaardige verbinding, die naast de bestaande verbindingen fungeert. Bovendien is het juist het alternatief Zoeken naar Balans, dat door aanleg van extra knooppunten op de A44 en A4 en door de samenloop van noord-zuid en oost-westverkeer op de A44 zorgt voor nieuwe gevoeligheden t.a.v. robuustheid en calamiteiten. Zoals in het beroepschrift reeds aangegeven wordt de stellingname van verweerders niet onderbouwd door kwantitatieve analyses van de robuustheid. Een uit burgerinitiatief voortgekomen analyse, gebaseerd op een door het KiM ontwikkelde methode voor het kwantificeren van robuustheid (zie bijlage 3) toont juist aan dat Churchillavenue veel betere resultaten geeft t.a.v. robuustheid dan Zoeken naar Balans. Verweerders hebben tot

³ Deze correctiefactor is immers uitsluitend gebaseerd op een projectie van de resultaten van de MKBA voor de 'Nieuwe Westelijke Oeververbinding', en daarmee per definitie niet op wetenschappelijk en statistisch onderbouwde aannamen. Nagelaten wordt o.a. te beargumenteren dat deze NWO vergelijkbaar is met de Rijnlandroute, en eveneens is niet onderbouwd waarom er een vaste verhouding tussen de baten van het RC- en het GE-scenario zou bestaan.

duzverre verzuimd om een dergelijke kwantitatieve analyse zelf uit te voeren, en kunnen derhalve hun bewering dat de robuustheid door ZnB toeneemt slechts met discutabele, kwalitatieve argumenten staven. Daarnaast verwijzen wij naar het Eindrapport IBHR (zie bijlage 6), dat juist tot de conclusie komt dat alle onderzochte oplossingsclusters bijdragen aan de robuustheid.

- Verweerders stellen dat de tunnelwetgeving en de daarin opgenomen tunnelveiligheidseisen in de weg staan van Churchillavenue. Specifiek wordt hierin genoemd art. 6.45 lid 1 van het Bouwbesluit 2012: "Een op een wegtunnelbuis aansluitende rijbaan heeft een zelfde aantal rijstroken als de rijbaan in de wegtunnelbuis. Een eventuele wijziging van het aantal rijstroken buiten de tunnelbuis vindt op zodanige afstand van de tunnelbuis plaats dat geen onrustige verkeersbewegingen in de tunnelbuis door die wijziging kunnen optreden." De Churchillavenue heeft 2x3 rijbanen in de tunnel, en ook de aansluitende wegen hebben in totaal 2x3 rijbanen: 2x2 ten behoeve van het doorgaande verkeer en 2x1 ten behoeve van afslagen. Daarmee voldoet de CA aan dit artikel, hetgeen ook bevestigd is door een gerenommeerde tunnelveiligheidsexpert (bijlage 4a) en ook is gemeld door verweerder (i.c. gedeputeerde De Bondt) aan Provinciale Staten op basis van een advies van de landsadvocaat: *Hoofdconclusie is dat er voor CA aanzienlijk veel beren op de weg zijn, maar dat het wel vergunbaar is volgens bijvoorbeeld de wetgeving voor tunnelveiligheid en het Bouwbesluit*⁴. Tevens toont een rapport van TNO (bijlage 4b) met daarin een kwantitatieve risico-analyse aan dat CA met de juiste maatregelen kan voldoen aan de tunnelveiligheidseisen. De stellingname van verweerders is op dit punt derhalve volledig in strijd met de feiten.
- Lagere maatschappelijke baten. Hierover zij in de eerste plaats opgemerkt dat de hoogte van de maatschappelijke baten door verweerders onder 44.5 als niet van essentieel belang wordt aangemerkt, zelfs als deze baten negatief zijn. Dit verzwakt dit 'doorslaggevende argument' in zeer ernstige mate. De maatschappelijke baten van CA zijn net als die van ZnB positief (althans volgens de in de MKBA opgenomen bedragen), waarbij het van ondergeschikt belang is dat de financiële baten iets lager zijn dan voor het voorkeursalternatief. Daarnaast geldt dat op de niet-financiële baten CA beduidend positiever scoort, omdat te behouden waardevol gebied daadwerkelijk behouden blijft, dit het meest milieuvriendelijke alternatief is, de ontsluiting van Leiden beduidend beter is, en de CA in veel grotere mate erin slaagt de verkeersdruk op het bovengrondse tracédeel van de N206 daadwerkelijk te verminderen en zo de leefbaarheid ter plekke werkelijk verbetert. Een absolute uitspraak dat 'de baten van ZnB hoger zijn dan die van CA' kan daarmee geen grond hebben.

Uit bovenstaande is te concluderen dat de 'doorslaggevende argumenten' om voor Zoeken naar Balans te kiezen stuk voor stuk zijn te weerleggen. Deels is de stellingname gebaseerd op onvolledig onderzoek naar alternatieven (optimalisatie van het alternatief Churchill Avenue), deels op onvolledige onderbouwing (robuustheid), deels op onjuiste informatie (tunnelveiligheid) en deels op willekeur (selectieve interpretatie van de betekenis van maatschappelijke baten). Wij concluderen dat dit verweer onvoldoende is om onze beroepsgrond dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar alternatieven te weerleggen.

44.7 en 44.11 Nulplusalternatief en MKBA

Verweerders stellen hier 'omdat een nulplusalternatief (no regretmaatregelen) onvoldoende probleemoplossend vermogen heeft en dus toch niet zou worden gekozen, is het niet doorgerekend in de MKBA. Dat zou een zinloze exercitie zijn'. Ons inziens is hier sprake van een onacceptabele vooringenomenheid van verweerders ten aanzien van het te kiezen alternatief. In ons beroepschrift zijn verschillende argumenten gegeven waarom een nulplusalternatief wél onderdeel moet zijn van het MKBA:

- Verweerders hebben zelf in het kader van de IBHR-verkenning geconcludeerd dat de no regret-maatregelen een groot probleemoplossend vermogen hebben.
- Op basis van de verkeersonderzoeken in het kader van het MER kan worden geconcludeerd dat ZnB-A reeds een zeer grote reductie van reistijden laat zien, en dat de verkeersafwikkeling op de N206 daarmee zeer dicht bij de provinciale norm voor regionaal wegverkeer komt (zie bijlage 7c) komt, met nog zicht op aanvullende maatregelen die deze verder kunnen verbeteren;

⁴ Notulen commissievergadering V&M, d.d. 6 juni 2012

- De MIRT-spelregels vereisen het opstellen van een MKBA, en voor het correct opstellen daarvan is volgens de Algemene Leidraad MKBA een goed nulalternatief (waarin bestand beleid, voorgenomen maatregelen en kleinere ingrepen zijn opgenomen) essentieel;
- De Randstedelijke Rekenkamer heeft reeds over de eerste (provinciale) MKBA Rijnlandroute geoordeeld dat de invulling van het nulalternatief daarin niet voldoet (zie bijlage 5). De voorliggende MKBA geeft op dezelfde wijze invulling aan het nulalternatief en voldoet daarom ook niet.

Verweerders gaan op geen enkele wijze in op deze argumenten, die stuk voor stuk aantonen dat het opstellen van een correct nul(plus)alternatief geenszins een zinloze exercitie is. Het betoog van verweerders moet falen.

44.8 Probleemoplossend vermogen no regretmaatregelen

Verweerders bevestigen dat er goede redenen waren om ZnB-A op te nemen in de MER, en daarmee impliciet dat deze probleemoplossend vermogen heeft. Verweerders herhalen hun standpunt dat dit echter onvoldoende is voor de langere termijn (en weerspreken hiermee eerdere door verweerders onderschreven rapportages over de Integrale Benadering Holland-Rijnland). Wij hebben deze gebrekkige argumentatie reeds in 44.2 en 44.3 weerlegd.

44.9 en 44.10 Reistijden N206

In het beroepschrift heeft de Wijkraad betoogd dat de variant Zoeken naar Balans-A reeds voldoende verbetering in de verkeersdoorstroming laat zien om te kunnen voldoen aan de in de Visie Ruimte en Mobiliteit (en eerder in het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan, PVVP) gestelde norm van gemiddeld 40 km/u voor regionaal verkeer (zie bijlage 7c en 7e). Verweerders erkennen dat ZnB-A reeds een forse verbetering van de reistijd laat zien, maar stellen vervolgens dat deze reistijd nog meer dan 50% langer is dan bij Zoeken naar Balans. De vergelijking met Zoeken naar Balans is volgens de Wijkraad niet relevant en niet steekhoudend. Het doel is immers niet om een zo kort mogelijke reistijd voor snelverkeer te realiseren, maar een acceptabele reistijd, rekening houdend met alle belangen en de doelstellingen van de Rijnlandroute. De enige relevante en objectieve vergelijkingen zijn derhalve die met de situatie 'niets doen' (het nulscenario) en die met genoemde streefnorm. In vergelijking met het nulscenario zorgt Zoeken naar Balans A reeds voor een zeer grote verbetering van de verkeersdoorstroming en voldoet deze variant reeds aan de norm of kan daar met eenvoudige aanvullende maatregelen aan voldoen.

44.12 Gevolgen vertraging verkeersgroei, faserings

De Wijkraad heeft betoogd dat de vertraging in verkeersgroei ten opzichte van het gehanteerde scenario moet leiden tot uitstel van het besluit tot de aanleg van de nieuwe verbinding A4-A44. Verweerders stellen dat de gehanteerde prognoses representatief zijn en er dus geen reden is voor uitstel. In onze reactie op 44.3 en 44.4 is de stellingname dat de verkeersprognoses representatief zijn reeds bestreden. Indien wel representatieve verkeerscijfers worden gehanteerd is uitstel of afstel van aanleg van de nieuwe verbinding A4-A44 een reële optie die volwaardig in de alternatievenafweging dient te worden meegenomen. Daarmee faalt het betoog van verweerders.

Verweerders hebben voorts in het 'Rapport nadere afspraken Voorkeursbesluit' (Bijlage 1) ook realistische faseringsscenario's uitgewerkt, waaruit o.a. is voortgekomen dat ZnB-A nader onderzocht is in het MER. Dat de oorspronkelijke reden hiervoor met name een 'financiële' faserings was, neemt niet weg dat op deze wijze ook een realistisch toekomstvast scenario wordt geschetst waarbij stapsgewijs wordt opgebouwd naar een pakket maatregelen dat bij een eventuele toekomstige verkeersgroei noodzakelijk is. Gegeven de feitelijke ontwikkeling van het verkeer is dit volledige pakket nu nog niet nodig, en kan voor nu worden volstaan met een besluit dat voorziet in de aanleg van ZnB-A.

Daarnaast wenst de Wijkraad nog de volgende opmerking te plaatsen: de pertinente stellingname van verweerders dat uitsluitend een nieuwe verbinding A4-A44 de verkeersproblemen kan oplossen staat de vlotte oplossing van acute verkeersproblemen in de reële huidige situatie in de weg. Daarmee wordt in onze ogen bestuurlijk onbehoorlijk gehandeld. Dat wat nu gedaan kan en moet worden wordt nagelaten ten faveure van een zogenaamde langetermijnoplossing die uitsluitend onderbouwd is met verkeersprognoses die niet representatief zijn.

44.13 Alternatievenafweging

Verweerders stellen dat er geen sprake is van meerdere alternatieven die op vergelijkbare manier de doelstellingen van de Rijnlandroute bereiken, en dat er een aantal doorslaggevende argumenten is waarom voor de voorkeursoplossing is gekozen. In 44.6 hebben wij reeds weerlegd dat er sprake is van 'doorslaggevende argumenten'. Wij wijzen verweerders er voorts op dat wij o.a. citeren uit het Eindrapport van de Integrale Benadering Holland-Rijnland (zie bijlage 6), een in opdracht van verweerders uitgevoerd en door hen onderschreven onderzoek. De stellingname van de Wijkraad is rechtstreeks terug te voeren op dit rapport.

Tegelijkertijd signaleren wij dat het uiteindelijk gekozen voorkeursalternatief een gebied doorsnijdt dat ruimtelijk-planologische bescherming geniet en waarin volgens stand beleid van verweerders (in het bijzonder de provinciale structuurvisie, zie bijlage 7b) behoud en versterking voorrang dient te hebben op alle andere ontwikkelingen. Verweerders stellen weliswaar dat aan alle wettelijke voorschriften is getoetst, wat mogelijk waar is, maar waar het de Wijkraad om gaat is of verweerders ook in lijn handelen met de eigen geformuleerde beleidsuitgangspunten. Rijk en provincie hebben beide de zone tussen Leiden en Wassenaar (Duin-Horst-Weidegebied) erkend als waardevol landschappelijk en cultuurhistorisch gebied waar grootschalige ingrepen onwenselijk zijn. Een expliciete afweging evenals een expliciet gemotiveerde beslissing over afwijking van dat geformuleerde beleid ontbreekt ten enenmale. Daarmee voldoen verweerders niet aan hun motivatie- en zorgvuldigheidsplicht.

44.14 en 44.23 Motivering keuze voor Zoeken naar Balans

Verweerders stellen dat de keuze van het BO-MIRT op 29 oktober 2009 voor het alternatief Zoeken naar Balans niet het einde van het besluitvormingsproces was, en suggereren daarmee dat deze niet had hoeven te worden gemotiveerd. Wij wijzen verweerders erop dat deze keuze allesbepalend is geweest voor het vervolg van de onderzoeken naar de Rijnlandroute. Vanaf dat moment zijn zeven verschillende varianten voor het Zoeken naar Balans-tracé (cq. N11-West) onderzocht, en hebben burgers en andere initiatiefnemers onevenredig veel moeite moeten doen om bestuurlijk andere reële alternatieven onder de aandacht te brengen. De hoofdconclusie van de MIRT-verkenning Integrale Benadering Holland-Rijnland was immers (zie extract in Bijlage 6) dat de verschillende oplossingsclusters vergelijkbaar bijdragen aan de belangrijkste doelstellingen (t.a.v. o.a. bereikbaarheid en economische ontwikkeling). In de IBHR is niet getoetst op inpasbaarheid in vigerend ruimtelijk beleid van verweerders. Was dat wel gedaan, dan had in het licht van een goede ruimtelijk ordening de keuze moeten vallen op de variant (i.c. Holland Rijnland in het groen) die de minste gevolgen voor leef- en natuurlijk milieu heeft (MMA) en die gebieden met juridisch-planologische bescherming het minst aantast. Desondanks is gekozen voor Zoeken naar Balans. Wij achten het onbehoorlijk dat een dergelijke fundamentele beslissing niet is gemotiveerd.

Voorts stellen verweerders dat de keuze voor het voorkeursalternatief door Provinciale Staten uitgebreid is onderbouwd in de Nota Voorkeursalternatief. Reeds in onze zienswijzen (zie bijlage 7a) en ook in het beroepschrift hebben wij de deugdelijkheid van deze nota betwist. Hierop gaan wij bij 44.15 wederom in.

44.15, 44.21, 44.22 Deugdelijkheid Nota Voorkeursalternatief

Verweerders nemen het standpunt in dat de Wijkraad zijn stelling dat de Nota Voorkeursalternatief tal van onvolkomheden en onzorgvuldigheden bevat niet onderbouwd. Wij volgen de verweerders in deze niet, immers in het beroepschrift onderbouwen wij de stelling juist wel, namelijk met de opgesomde beroepsgronden die direct op deze stellingname volgen ('ten eerste' t/m 'ten zesde' op p. 7 en 8 van ons beroepschrift), en die verweerders successievelijk in 44.16 t/m 44.25 pogen te weerleggen. Voor onze reactie daarop zie de respectieve punten hieronder. Voorts hebben wij reeds in onze zienswijze op het voorontwerp PIP een zeer uitgebreide opsomming van tekortkomingen van het NVA opgenomen (zie Bijlage 7a), waarop nooit een deugdelijke inhoudelijke reactie van verweerders is gekomen. Tezamen staven deze punten ons standpunt dat de Nota Voorkeursalternatief niet juist, niet volledig en niet objectief is, met name daar waar het de onderlinge vergelijkbaarheid van reële alternatieven betreft, en derhalve dat deze NVA niet ten grondslag had mogen liggen aan het besluit van 27 juni 2012.

44.15 Vergelijking van het ontwerp van de alternatieven

Ten aanzien van de twee concrete door verweerders onder 44.15 aangehaalde en als 'zeer ondergeschikt' benoemde punten (in ons beroepschrift genoemd onder 'ten eerste') is het nodige af te dingen:

- het ontbreken van een fatsoenlijke waterstaatkundige oplossing voor het kruisen van wateringen in de Papenwegse polder. Wij wijzen verweerders erop dat in de uiteindelijke variant deze wateringen worden gekruist door een boortunnel (Dobbewatering) respectievelijk een aquaduct (Veenwatering). Dit terwijl in de initiële ramingen slechts rekening was gehouden met een duiker, of een omlegging van watergangen. De bouwkosten daarvan zijn vele tientallen miljoenen lager dan wat de uiteindelijke oplossing kost. Verweerders wisten al vóór het opstellen van de Nota Voorkeursalternatief dat de initieel gekozen oplossing niet kon voldoen aan de waterstaatkundige eisen en ook niet aan de noodzakelijke inpassingsvereisten die uit het provinciaal ruimtelijk beleid en verordening volgen. Wij hebben verweerders daar ook in diverse zienswijzen op gewezen. Het weglaten van dergelijke substantiële meerkosten uit de ramingen die ten grondslag lagen aan de voorkeursbeslissing achten wij bestuurlijk onbehoorlijk, zeker nu het dekkingstekort voor het alternatief Churchillavenue als doorslaggevend argument tégen dat alternatief wordt gehanteerd.
- het toevoegen van een vluchtstrook in de tunnel van de Churchill Avenue. Wij wijzen verweerders erop dat door het toevoegen van deze vluchtstrook meerkosten van vele tientallen miljoenen worden veroorzaakt, immers het vereist een bredere tunnelbak en ook het bovengrondse profiel van het tracé wordt breder waardoor meer vastgoed moet worden verworven. Dit terwijl op basis van het tunnelveiligheidsonderzoek al was vast komen te staan dat een vluchtstrook niet nodig is om de tunnel voldoende veilig te maken. Ook hier weer geldt dat het bestuurlijk onbehoorlijk is om desondanks in de Nota Voorkeursalternatief de kosten van deze vluchtstrook wél mee te ramen, en daarmee het kostenverschil tussen twee concurrerende alternatieven groter voor te stellen dan het daadwerkelijk is.

Met verweerders zijn wij het derhalve volledig oneens dat het hier 'zeer ondergeschikte' punten betreft. Beide betreft het punten die een gelijkwaardige vergelijking tussen alternatieven in de weg staan en die het in de NVA opgenomen onderlinge kostenverschil vele tientallen miljoenen groter maken dan noodzakelijk.

44.16 Deugdelijkheid kostenvergelijking

Verweerders stellen zich op het standpunt dat de Wijkraad zijn stelling dat de kosten voor Zoeken naar Balans te laag, en voor Churchill Avenue te hoog zijn ingeschat, en dat daardoor een eerlijke vergelijking op kosten onmogelijk is gemaakt, niet onderbouwt.

Dat de variant Zoeken naar Balans zoals die in de Nota Voorkeursalternatief is beschreven 'te sober' is wordt onderbouwd door het onder 44.15 gegeven voorbeeld van de inadequate oplossing voor kruising van de Veen- en Dobbewatering, en voorts door de reeks aangenomen moties die verweerders (i.c. Provinciale Staten) hebben ingediend om de inpassing van deze variant te verbeteren. Een deel van deze (uitgevoerde) moties kan niet anders dan tot significante stijging in de bouwkosten leiden, wij denken dan in de eerste plaats aan het vervangen van een conventionele gegraven tunnel door een boortunnel.

Dat de variant Churchill Avenue te duur is geraamd wordt onderbouwd door het onder 44.15 gegeven voorbeeld van het onterecht meeramen van de vluchtstrook. In tegenstelling tot verweerders vinden wij een bedrag van vele tientallen miljoenen wél een significante kostenfactor. Daarnaast is een reeks substantiële versoeringen en besparingen voorgesteld zowel door het burgerinitiatief Churchill Avenue (zie bijlage 8a) als door de PvdA (zie bijlage 8b), die ons alleszins redelijk voorkomen en die in een evenwichtig besluitvormingsproces hun plaats hadden dienen te krijgen. In plaats daarvan hebben verweerders gekozen om deze versoeringen en besparingen niet nader te verkennen (c.q. te negeren), en daarmee een overhaast besluit genomen dat niet gebaseerd is op feiten en voldragen onderzoeken.

In het bijzonder kan door deze handelwijze van verweerders de stellingname in de NvA dat Churchill Avenue zeer veel duurder is dan Zoeken naar Balans niet worden gehandhaafd, en vervalt een van de door verweerders genoemde 'doorslaggevende argumenten' waarom voor de laatste is gekozen. In het bijzonder kan verweerders worden verweten dat zij voor Zoeken naar Balans een (te) ingrijpend versoerde variant hebben vergeleken met een niet-versoerde variant van de Churchill Avenue.

Verweerders herhalen verder de andere 'doorslaggevende argumenten', die wij reeds in 44.6 hebben weerlegd.

44.17 en 44.24 Onvolledige MKBA

Verweerders verwijzen hier naar hun verweren onder 44.7 en 44.5. Onze reactie daarop is eveneens bij genoemde punten gegeven. Aanvullend stellen wij dat juist het ontbreken van een deugdelijk nulplusalternatief (44.7) en ontbreken van volledig doorgekende scenario's voor lagere groei in de MKBA (44.5) in combinatie met de feitelijke constatering dat de werkelijke verkeersgroei ver achterblijft bij de door verweerders gehanteerde modeluitkomsten (44.3) veroorzaakt dat de MKBA volledig tekortschiet als onderbouwing voor de keuze voor het voorkeursalternatief van verweerders.

44.18 Ontbreken van essentiële informatie over tunnelveiligheid

In zijn beroepsschrift heeft de Wijkraad aangedragen dat ten tijde van de beslissing over het voorkeursalternatief juiste informatie over de tunnelveiligheid van het alternatief Churchill Avenue ontbrak, en daarbij twee afzonderlijke punten genoemd: het ontbreken van het definitieve onderzoeksrapport van TNO naar tunnelveiligheid en het feit dat onterecht vluchtstroken in het ontwerp zijn opgenomen. Verweerders gaan niet in op het ontbreken van het TNO-onderzoeksrapport (bijlage 4b), waaruit overigens blijkt dat Churchill Avenue voldoende veilig is en er dus juist geen onoverkomelijke bezwaren tegen zijn – in tegenstelling tot dat wat daarover in de Nota Voorkeursalternatief is vermeld. Ook interpreteren verweerders ons punt over de vluchtstroken verkeerd: wij vinden vooral onterecht dat hiervoor kosten zijn opgenomen, terwijl vanuit tunnelveiligheidsaspect deze niet nodig zijn, zoals hierboven al beargumenteerd onder 44.15 en 44.16.

In plaats daarvan herhalen verweerders hun argument dat artikel 6.45 lid 1 van het Bouwbesluit 2012 in de weg zou staan van alternatief Churchill Avenue. Zoals onder 44.6 (derde bullet) reeds beargumenteerd is dit aantoonbaar onjuist.

Wij handhaven derhalve ons standpunt dat in de Nota Voorkeursalternatief over dit volgens verweerders doorslaggevende aspect onjuiste en onvolledige informatie is opgenomen.

44.19 Vooruitlopen NVA op definitief oordeel Commissie MER

Wij hebben in ons beroepsschrift de feitelijke constatering gedaan dat de NVA een aantal uitspraken bevat die op basis van de aanvulling op het MER die ná 27 juni 2012 is gedaan niet juist zijn. In de eerste plaats is dit het geval voor het aspect luchtkwaliteit: waar de NVA een uitermate negatief oordeel t.a.v. de luchtkwaliteit geeft bij de tunnelmonden van de Churchill Avenue blijkt uit de tekst van het MER en de aanvulling daarop (Bijlage 62 bij het PIP) juist dat deze zeer goed te mitigeren is. Deze informatie was reeds vóór 27 juni 2012 bekend, en had dus in de NVA horen te zijn opgenomen. Bij wijze van voorbeeld: de mede hierop in het NVA gebaseerde opgenomen passage over gezondheidseffecten 'dat het daarom voor de hand zou liggen dat de gezondheidsscore ++ voor Zoeken naar Balans en + voor Churchill Avenue te laten zijn' is in ieder geval baarljke nonsens, zoals ook reeds aangegeven in onze zienswijze op het VO-PIP (zie Bijlage 7, p. 47).

Ten tweede geldt dit voor toekomstvastheid: in de NVA wordt gesteld dat CA niet toekomstvast zou zijn en in 2030 significante ontwikkelingsproblemen in Leiden zouden optreden. Uit aanvullend onderzoek door Goudappel Coffeng, gedateerd op 12 mei 2012 (Bijlage 59 bij het PIP) blijkt dat deze ontwikkelingsproblemen er met een kleine aanpassing niet hoeven te zijn (zie verder 44.20). Ook hieruit blijkt dat de Nota Voorkeursalternatief niet het juiste beeld weergeeft t.a.v. het alternatief Churchill Avenue. Ook deze informatie was reeds voor 27 juni 2012 bekend.

Dat er zoals verweerders stellen aan de volgorde van NVA en advies commissie MER geen enkele rechtsregel in de weg staat moge zo zijn, wat wel in de weg staat is dat hierdoor in het belangrijkste onderbouwende document voor de keuze van het Voorkeursalternatief aantoonbaar een aantal gebreken is te onderkennen t.a.v. punten die in de afwegingen van Provinciale Staten over het te kiezen alternatief een prominente rol hebben gespeeld.

44.20 Verkeerskundige prestaties Churchill Avenue

Verweerders stellen dat hun niet bekend is dat er onderzoeken zijn gedaan die aantonen dat de Churchill Avenue vergelijkbare verkeerskundige prestaties heeft als Zoeken naar Balans. Bedoeld is uiteraard het onderzoek door Goudappel Coffeng, gedateerd op 12 mei 2012, Bijlage 59 bij het PIP, waaruit wij citeren: "Indien de noodzakelijke uitbreidingen worden gerealiseerd, dan laat de variant Churchill Avenue met Verlengde Wassenaarseweg in 2030 geen grootschalige terugslag van het verkeer zien en functioneert de aangepaste variant aanzienlijk beter dan de oorspronkelijk variant Churchill Avenue". Uit vergelijking tussen de visualisaties (zie bijlage 9) en

beschrijving van de verkeersafwikkeling voor deze variant met die voor Zoeken naar Balans in het MER Achtergrondrapport Verkeer zijn geen noemenswaardige verschillen in verkeersafwikkeling in 2030 te ontdekken. Aangezien het hier met name het verkeer op het onderliggend (bovengrondse) wegennet van Leiden betreft, en die verkeersstromen voor Zoeken naar Balans véél groter zijn dan voor Churchill Avenue, zijn eventuele afwikkelingsproblemen ná 2030 voor Churchill Avenue intrinsiek veel beter te verhelpen dan voor Zoeken naar Balans. Overigens is het criterium 'toekomstvastheid' in het MER gedefinieerd als 'de verkeersprestatie in 2030', en niet ná 2030. Voorts is door opstellers van het verkeersmodel gesteld dat dit eigenlijk alleen betrouwbaar is tot 2020, daarna worden de onzekerheden te groot. Gezien het kleine verschil tussen beide varianten is het statistisch onverantwoord om een absolute uitspraak te doen dat ZnB wél en CA niet toekomstvast zou zijn.

De conclusie zou dan ook zonder meer moeten zijn dat de Churchill Avenue verkeerskundig gelijkwaardig presteert en net zo toekomstvast is als Zoeken naar Balans. Dat dit niet als zodanig in de Nota Voorkeursalternatief is opgenomen is een ernstige omissie.

Voorts stellen verweerders, in reactie op ons argument dat het verkeersmodel voor Zoeken naar Balans optimalisaties bevat die niet in werkelijkheid zullen worden gerealiseerd (zoals de verbreding van de N206 ter hoogte van de Churchillbrug), dat dergelijke maatregelen tot de verantwoordelijkheid van de gemeente Leiden behoren en niet op het schaalniveau van een PIP thuishoren. Ten eerste geldt deze redenering dan ook voor de eventuele afwikkelingsproblemen op het onderliggend wegennet bij Churchill Avenue (zie hierboven) – immers op de doorgaande verbinding tussen A4 en A44 worden geen afwikkelingsproblemen voorzien. Ten tweede is de gemeente Leiden in het geheel niet van plan om een dergelijke verbreding te realiseren. Integendeel, zij willen juist de huidige N206 door Leiden aanpassen aan de gewijzigde verkeersvraag ná realisatie van de Rijnlandroute (en ze bedoelen daarbij zeker niet het verbreden van de Churchillbrug), waarmee er reeds in 2020 afwikkelingsproblemen zouden ontstaan voor Zoeken naar Balans en het opnemen van een verbreding in het verkeersmodel volstrekt niet met de werkelijkheid overeenkomt. Met andere woorden, onze stelling dat een onterecht geflatteerd beeld is gecreëerd van de prestaties van Zoeken naar Balans is door verweerders niet weerlegd.

44.25, 44.29 t/m 44.31 Wijziging van de voorkeursvariant in het besluit t.o.v. de NVA

De Wijkraad heeft in zijn beroepschrift gesteld dat de ontwerpwijzigingen in de besluitvariant dermate ingrijpend zijn dat een nieuw voorkeursbesluit had moeten worden genomen, in het bijzonder omdat de vergelijking op o.a. kosten en milieueffecten met andere alternatieven nu niet meer zuiver is. De reactie van verweerders is dat de ontwerpwijzigingen slechts 'ondergeschikte optimalisaties' zijn, en dat dus geen aanleiding is om tot een andere alternatievenafweging te komen.

Het gaat om de volgende wijzigingen, die volgens de Wijkraad stuk voor stuk significante effecten hebben op de omgeving en/of de kosten:

- *verlenging van de tunnel van ca. 1 km tot ruim 2,5 km.* Het resultaat hiervan is dat ten eerste de tunnelmonden op een andere plaats komen te liggen, en ten tweede dat de gecumuleerde uitstoot van verontreinigde lucht bij die tunnelmonden zeer significant toeneemt. Het volstaat daarbij niet om uitsluitend naar het aantal gevoelige bestemmingen te kijken (zoals in Bijlage 26 bij het PIP wordt gedaan). De effecten van de meer geconcentreerde uitstoot op de woningen in de buurt van de verlegde tunnelmond dienen ook in beeld te worden gebracht. Het doel van een milieueffectanalyse is niet om uitsluitend het gesaldeerde effect in beeld te brengen maar juist óók om eventuele negatieve lokale gevolgen goed in beeld te brengen. Dit is hier niet gebeurd.
- *wijziging van de uitvoering van conventionele naar boortunnel.* Voorafgaand aan het besluit hebben verweerders steeds gesteld dat de bouwkosten van boortunnelvarianten significant hoger zijn dan die van conventionele tunnels. Om die reden is o.a. het Spoortunnelalternatief afgefallen, en zijn ook eerder onderzochte boortunnelvarianten van N11-West afgefallen. De wijziging van de uitvoering heeft twee effecten: in de eerste plaats verandert de kostenopbouw aanzienlijk (hogere bouwkosten, hogere risicoreservering) en zou daarmee de vergelijking met bijvoorbeeld Churchill Avenue anders uitvallen, zeker als hetzelfde detailniveau en dezelfde onzekerheidsmarge in de SSK-raming wordt gehanteerd. Ten tweede leidt de mogelijkheid van het toepassen van boortunneltechniek tot andere mogelijke alternatieven, die in het geheel niet zijn meegenomen in de alternatievenafweging (zie 44.27 voor verdere onderbouwing). In het bijzonder is bij het boren van een tunnel de afhankelijkheid van de ruimtelijke situatie bovengronds sterk verminderd, waardoor de noodzaak voor een grotendeels vrijliggend bovengronds tracé (zoals bij Zoeken naar Balans) vervalt.

- *volledig andere vormgeving van de ontsluiting van de oostkant van Leiden.* Met de vervanging van de bypass Oostvlietpolder door een opwaardering van het bestaande Lammenschansplein en een hogere brug over de Vliet is er een wezenlijk andere verkeerscirculatie aan de oostkant van Leiden ontstaan, waardoor verkeersstromen zich anders verdelen over het lokale Leidse wegennet. De gevolgen hiervan voor afwikkeling en capaciteit van het onderliggende wegennet zijn niet geanalyseerd. In het rapport van Tauw (bijlage 26 bij het PIP) ontbreekt een beoordeling van de criteria 'verkeersafwikkeling', 'toekomstvastheid' en 'bereikbaarheid' ten enenmale.

Wij concluderen op basis van bovenstaande dat de wijzigingen zeker geen 'ondergeschikte optimalisaties' zijn, en eveneens dat de onderzoeken naar de effecten van deze optimalisaties onvolledig zijn. Met verweerders zijn wij het verder oneens dat deze wijzigingen geen effect hebben op de alternatievenvergelijking, omdat met name door de keuze voor een boortunnel geheel andere alternatieven ontstaan dan nu onderzocht zijn.

44.26, 44.27 en 44.28 Onvoldoende onderzoek naar alternatieven

In zijn beroepschrift heeft de Wijkraad gesteld dat verweerders zich onvoldoende hebben ingespannen om reële alternatieven voor de verbinding A44-A4 te onderzoeken waarbij het te behouden en versterken Duin-Horst-Weidegebied geheel wordt ontzien. Verweerders stellen dat alle redelijkerwijs te beschouwen alternatieven zijn onderzocht in de m.e.r. en verwijzen daarbij naar de Wet milieubeheer. In het MER-rapport tweede fase (bijlage 35 bij het PIP) is op blz. 22 een motivatie conform artikel 7.2.3, lid 1b, Wet milieubeheer opgenomen.

- ten aanzien van het Spoortracé wordt daarin o.a. gesteld dat dit is afgefallen vanwege de substantieel hogere kosten en de te verwachten problemen met betrekking tot de maakbaarheid. Beide bezwaren zijn terug te voeren op de uitvoering van dit alternatief als boortunnel. Echter, nu voor Zoeken naar Balans eveneens een boortunnel mogelijk blijkt, en deze techniek dus zowel qua kosten als qua maakbaarheid als haalbaar wordt gezien, geldt q.q. dat de eerdere bezwaren tegen het Spoortracé niet zonder nadere onderbouwing gehandhaafd kunnen blijven.
- ten aanzien van het nulplus (variant 3)-alternatief in relatie tot het tracéalternatief CA wordt het volgende gesteld: "beide betreffen de verbetering van het bestaande tracé van de N206 door Leiden (Dr. Lelylaan en Churchillaan) door het realiseren van een tunnel. CA kent daarmee hetzelfde tracé als het tracéalternatief Nulplus (variant 3) en heeft hier veel overeenkomsten mee. Het belangrijkste verschil ten opzichte van het tracéalternatief Nulplus (variant 3) betreft de in- en uitritten in de tunnel". In het verweerschrift (onder 44.27) stellen verweerders daar voorts over dat onderzoek van beide varianten geen relevante meerwaarde heeft, omdat beide alternatieven zoveel op elkaar lijken. Deze argumentatie is niet steekhoudend, omdat elders in het verweerschrift nu juist wordt gesteld dat door de aanwezigheid van in- en uitritten in de tunnel voor de variant Churchill Avenue, deze niet vergunbaar is. In het licht van het alternatievenonderzoek is dit een essentieel verschil: nulplus 3 kent de genoemde problemen t.a.v. vergunbaarheid in het geheel niet, en zal daarnaast ook door de geringere complexiteit waarschijnlijk eenvoudiger vergunbaar en veel goedkoper uit te voeren zijn. Door het niet opnemen van dit alternatief in het MER tweede fase en in het vervolg hebben verweerders een zeer reëel alternatief ononderzocht gelaten.
- Ten aanzien van een langere (boor)tunnelvariant op basis van het nulplus-tracé. De motivatie waarom een dergelijke variant niet is onderzocht ontbreekt volledig, zowel in het MER-rapport als in vervolgrapporten. Tenminste naar aanleiding van het beschikbaar komen van de boortunneltechniek (voor Zoeken naar Balans) had ook gekeken moeten worden naar een dergelijke variant op basis van het N206-tracé. Ook een conventionele gegraven tunnel ('Churchill Avenue zonder afslagen') is een te beschouwen reëel alternatief. Op basis van het MER 1^e fase en ook op basis van de onderzoeken naar Churchill Avenue is immers vast komen te staan dat dergelijke (tunnel)varianten potentieel een grote verkeersontlastende werking hebben op de (bovengrondse) N206 (NB: véél groter dan enige variant van het voorkeustracé, zie ook bijlage 7d) en een kwalitatief goede doorgaande verbinding tussen A4 en A44 kunnen vormen. Het ongemotiveerd weglaten van dergelijke alternatieven is volledig in strijd met artikel 7.2.3, lid 1b, Wet milieubeheer.

Samenvattend zijn wij het met verweerders volstrekt oneens dat alle redelijkerwijs te beschouwen alternatieven zijn meegenomen.

44.32 Gebruik van verschillende verkeersmodellen in MER en Inpassingsplan/Tracébesluiten

Verweerders stellen dat zowel NRM/RVMK als NRM geschikt zijn om de verkeerseffecten op de grotere (gebiedsontsluitende) wegen door te rekenen. Verder stellen zij dat beide modellen als

representatief worden aanvaard, en dat op basis van de NRM-berekeningen niet is gebleken dat nader milieuonderzoek noodzakelijk is.

Een verklaring voor het door de Wijkraad in zijn beroepschrift opgenomen grote verschil tussen de berekende effecten op de Churchillaan, nota bene een van de cruciale wegen in het op te lossen verkeersprobleem, wordt echter niet gegeven. De uitkomst voor de referentiesituatie in 2030 is voor het NRM/RVMK-model 45.000 mvt/etmaal, terwijl het NRM-model slechts 21.000 mvt/etmaal worden berekend. Dit is een onaanvaardbaar groot verschil. Het op basis van deze referentiesituaties berekenen van een projecteffect is onverantwoord.

Daarbij komt dat er ten opzichte van het MER significante aanpassingen zijn geweest in de ontsluiting van de oostkant van Leiden door het vervallen van de bypass Oostvlietpolder. De gevolgen van de majeure verschuivingen op de gebiedsontsluitende wegen zijn uitsluitend op basis van NRM berekend. Omdat deze resultaten (kennelijk) meer dan 20.000 mvt/etmaal lager uitkomen dan in het NRM/RVMK-model kan er geen sprake van zijn dat de milieueffecten van deze wijzigingen op de grotere wegen in Leiden juist zijn berekend. Ten opzichte van het MER is er derhalve sprake van een zeer significante onderschatting van milieueffecten en kan dus ook niet goed zijn beoordeeld of daarin knelpunten optreden, zoals verweerders stellen. Ook hier faalt de onderbouwing van verweerders.

Overigens bestaat er bij ons hoe dan ook ernstige twijfel aan de weergave door verweerders van dat projecteffect. Indien gekeken wordt naar de werkelijke ontlasting van het Leidse wegennet (zoals wij gedaan hebben in bijlage 7d), is onmiddellijk in te zien dat de effecten van Zoeken naar Balans hierop zeer beperkt zijn, en dat andere alternatieven (zoals Churchill Avenue) veel beter scoren. Nu er door de door verweerders doorgevoerde 'optimalisaties' en de verandering van onderliggend verkeersmodel significante wijzigingen zijn in de verkeersstromen – met name bij de oostelijke ontsluiting van Leiden – kan zonder gedetailleerd onderzoek naar de effecten op het onderliggende wegennet geen enkele zinnige uitspraak worden gedaan over het 'projecteffect'.

44.33 en 44.36 Cumulatie effecten aan zuidrand Stevenshof

Op basis van de achtergrondrapporten bij het MER, valt voor de wijk Stevenshof (deelgebied 5) eenduidig te concluderen dat zowel op de criteria geluid, luchtkwaliteit als gezondheid een zeer grote achteruitgang is te concluderen ten opzichte van de huidige situatie, die met name op de zuidrand van de Stevenshof het grootste effect zal hebben. Verweerders hebben in hun verdediging van de Rijnlandroute steeds volgehouden dat de leefbaarheid in de regio zal verbeteren. Uit het MER blijkt reeds dat dit voor de gehele regio op genoemde aspecten zeer beperkt is, en slechts dan wanneer vergeleken wordt met de referentiesituatie in 2020/2030. Ten opzichte van de huidige situatie vindt er nog steeds een verslechtering plaats, en met name voor de zuidrand van de Stevenshof is deze zeer groot.

Dat er zoals verweerder stelt, geen sprake is van overschrijding van maximale ontheffingswaarden t.a.v. geluid en luchtkwaliteit doet niet af aan het feit dat deze dramatische verslechtering er is, en ook niet aan het feit dat verweerders zich in de eerste plaats moeten richten op de voorkeursgrenswaarden, en pas daarna zich mogen richten op de ontheffingswaarden. Wij wijzen hier op het feit dat er ook geen sprake is van overschrijding van ontheffingswaarden langs het huidige tracé van de N206, en dat voor zover daar in de toekomst sprake van zou zijn, dit in de eerste plaats met lokale maatregelen dient te worden gemitigeerd. In dit verband is óók relevant dat de groeicijfers waarmee een dergelijke toekomstige overschrijding wordt onderbouwd 'worst case' zijn, maar dat het aanleggen van de verbinding A44-A4 een onmiddellijk en direct effect heeft op de leefbaarheid in de Stevenshof, ongeacht hoe het verkeer zich in de toekomst zal ontwikkelen.

Onze stellingname dat het onevenredig is om een grote verslechtering van de leefbaarheid op een enkele plaats (i.c. de zuidrand van de Stevenshof) te accepteren ten gunste van een beperkte of neutrale verbetering elders in het plan- en studiegebied is derhalve niet weerlegd.

44.34 Acceptabele inpassing Hadewychlaan

De Wijkraad heeft aangevoerd dat door de verschuiving van de plangrenzen ten opzichte van het ontwerpbesluit een acceptabele inpassing ter hoogte van de Hadewychlaan niet mogelijk is. Wij hebben voorgesteld het tracé enigszins te verleggen in zuidelijke richting.

Verweerders stellen dat dit onmogelijk is, dat het niet nodig is, en voorts dat wij moeten aantonen dat het besluit van de minister in deze onredelijk is.

Dat het nodig is, blijkt uit het Landschapsplan (bijlage bij het TB). Hierin wordt immers het volgende gesteld (p. 108-109): 'het absorberende geluidsscherm van 4,0 meter hoog, voorzien in de noord-oosthoek (wijk Stevenshof) wordt vormgegeven als een aarden wal met daarop een absorberende geluidsvoorziening, ingepast tussen haag (wegzijde) en bosschages (bewonerszijde)'. Op basis van de ontwerptekeningen is het onwaarschijnlijk dat een dergelijke inpassing daadwerkelijk kan worden gerealiseerd. De noordoosthoek van het knooppunt Ommedijk ligt ter hoogte van de zuidwestpunt dermate dicht op de Hadewychlaan dat daar geen sprake kan zijn van een aarden wal en bosschages aan de bewonerszijde, hooguit van geluidwerende muur en een enkele bomenrij. Dit is ook hetgeen door de gemeente Leiden is gepresenteerd op een bewonersavond in april 2015 (zie Bijlage 10). Derhalve kan de inpassing niet voldoen aan het Landschapsplan, en is deze ook niet vergelijkbaar met de huidige situatie. Gezien de onmiddellijke nabijheid van de woningen aan de Vera Bondamstraat, de Heintje Davidsweg en het Charlotte Köhlerpad, alle met direct zicht op de geluidsvoorziening, is dit onacceptabel.

Verweerders stellen dat uitgangspunt was dat het knooppunt zo ver mogelijk naar het noorden gesitueerd moet worden en voorts dat verlegging naar het zuidwesten onmogelijk is door 'dwangpunten' waaraan het ontwerp moet voldoen en de situering van de ecopassage. Daarbij merken wij op dat 'zo ver mogelijk naar het noorden' in onze ogen betekent: zo ver noordelijk dat een acceptabele inpassing niet wordt gehinderd. Verweerders maken niet duidelijk welke dwangpunten in de weg staan van een verlegging. Elders, onder 44.40 worden 'de woonwijk Stevenshof' en de 'kruising van de Veenwatering' genoemd, twee dwangpunten die geenszins in de weg staan van een verlegging van het knooppunt. Evenmin maken verweerders aannemelijk dat de ecopassage gehinderd zou worden door verlegging, noch vermelden zij welke mate van verlegging (10 meter, 50 meter, 100 meter?) nog wel zou passen. Voorts merkt verweerder op dat verlegging tot een grotere tracélengte zou leiden en derhalve tot hogere kosten. Wij merken daarover op dat, in verhouding tot de totale kosten, de bedragen die met een beperkte verlegging gepaard gaan, niet significant zijn.

Derhalve concluderen wij dat verweerders op onredelijke gronden hebben gekozen voor een ligging van het knooppunt zo dicht op de Stevenshof.

44.35 Diepere ligging/overkluizing ter hoogte Lotte Beesestraat

Gezien het verweer gaan wij ervan uit dat verweerders zich maximaal in zullen spannen om alsnog in de uitvoeringsfase een diepere ligging en/of overkluizing te realiseren. Voorts merken wij op dat er een groot verschil in inpassing bestaat tussen bewoners langs het tracé in Voorschoten en in de Stevenhof. Uitsluitend een overkluizing kan volledig tegemoet komen aan de doelstelling van verweerders om dit gebied met bijzondere en specifieke waarden te behouden (althans de effecten van aanleg daarop zoveel mogelijk te herstellen).

44.37 Langere boortunnel

Verweerders stellen dat het niet mogelijk is de tunnel te verlengen, omdat dan niet voldaan kan worden aan ontwerprichtlijnen t.a.v. convergentie- en divergentiepunten en voorts, dat de maatregelen die nodig zouden zijn om de veiligheid te waarborgen te kostbaar zouden zijn. Wij wijzen verweerders erop dat de mate waarin voldaan kan worden aan de ontwerprichtlijnen samenhangt met de vormgeving van het knooppunt Ommedijk. Zowel bij een halve aansluiting (zoals in ZnB-F) als bij een op andere wijze ontworpen volledige aansluiting (Maaldrift Optimaal) is een veel langere (boor)tunnel mogelijk die volledig voldoet aan de veiligheidsvereisten, omdat het kritische convergentie/divergentiepunt in deze ontwerpen verder richting het noorden ligt (zie ook de schets in bijlage 11a). In beide gevallen kan de tunnelmond ook v erder van de rand van de wijk komen te liggen.

Voorts zijn wij het eens met verweerders dat een langere boortunnel meer kost dan een kortere. Tegelijkertijd signaleren wij dat deze tunnel in de plaats komt van een eveneens kostbare verdiepte ligging en een aquaduct, waardoor het geen gegeven is dat 'doorboren' meer kost dan het realiseren van deze kunstwerken. Tot slot wijzen wij verweerders op dat een zo lang mogelijke tunnel het meest in overeenstemming is met het in ons beroepsschrift meermalen aangehaalde beleidsuitgangspunt uit de provinciale Visie op Ruimte dat het gebied met bijzondere en specifieke waarden waarin het trac e ligt 'behouden en versterkt' moet worden en derhalve gevrijwaard van grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen.

44.38 en 44.42 Belangenafweging Maaldrift Optimaal

De Wijkraad heeft een alternatief voorstel voor knoop Maaldrift (nu Ommedijk) ingebracht, waarbij in tegenstelling tot het besluit, w el voorzien is in een aansluiting vanuit de Stevenshof op de A44 richting Wassenaar, en waarbij het ruimtebeslag en de ligging van het knooppunt gunstiger zijn t.o.v. de wijk Stevenshof.

Verweerders stellen dat het ontwerp Maaldrift Optimaal zeer risicovol is en aanzienlijk hogere uitvoeringskosten met zich meebrengen. Zoals in ons beroepsschrift reeds vermeld, is dat in

volledige tegenspraak met datgene wat de gedeputeerde schriftelijk (zie Bijlage 11c) heeft medegedeeld aan Provinciale Staten (op 19 september 2013) over de laatste versie van het voorstel (Maaldrift Optimaal met turbokluisfrotone)⁵. Er is daarin reeds vast komen te staan dat het technisch ontwerp maakbaar is, voldoende veilig is en tegen vergelijkbare kosten is te maken als het knooppuntontwerp in het Tracébesluit. Het verweer dat het ontwerp zeer risicovol en duur is kan derhalve geen stand houden. Wij hebben de relevantie documentatie (die reeds bij de zienswijze op het ontwerp-inpassingsplan was bijgesloten), nogmaals bijgevoegd in bijlage 11.

Voorts stellen verweerders dat de Wijkraad moet onderbouwen dat niet alle betrokken belangen voldoende zijn geborgd met het ontwerp zoals opgenomen in het Tracébesluit en dat dit besluit redelijke gronden ontbeert. Wij hebben deze belangen reeds genoemd in ons beroepschrift (zie ook het verweer bij 44.42!) en herhalen deze:

- Het belang van de goede verkeersontsluiting. In de huidige situatie voorziet de aansluiting Leiden-Zuid op de A44 in een grote behoefte ten behoeve van verkeer van en naar de wijk Stevenhof in de richting Wassenaar/Den Haag Centrum. Tevens biedt de aansluiting een alternatief voor verkeer in deze richting voor het geval Knoop Leiden-West (anders de enige ontsluiting van Leiden op de A44!) gestremd blijkt te zijn. De nieuwe aansluiting zoals opgenomen in het Tracébesluit voorziet daar niet in. Verkeer uit de Stevenhof wordt nu gedwongen via onderliggend wegennet het hoofdwegennet te bereiken. Verweerders geven bij 44.42 aan dat er door hen met andere partijen meerdere oplossingen gezocht zijn voor de aansluiting bij Leiden-Zuid. Reeds hiermee geven verweerders aan dat het belang van deze aansluiting ook door hen wordt onderkend. Maaldrift Optimaal is de enige verkeerskundig en civieltechnisch haalbare, voldoende verkeersveilige en betaalbare variant die voorziet in een aansluiting zowel op de N44 als op de N434. Om die reden is het niet redelijk deze variant op basis van ondergeschikte argumenten af te wijzen.
- Het belang van de verkeersveiligheid. Hiervoor geldt dat een optimale verkeersveiligheid geborgd dient te zijn. Uit het verkeersveiligheidsonderzoek is vast komen te staan dat de situatie op de A44 en rondom knooppunt Ommedijk niet optimaal is (zie ook 44.40, 44.55 en 44.56). Voorts is het onwenselijk om verkeer richting het hoofdwegennet langer dan noodzakelijk gebruik te laten maken van het onderliggend wegennet, wat in het ontwerp uit het Tracébesluit noodzakelijkerwijs wel het geval is voor verkeer tussen Stevenhof en Wassenaar/Den Haag. Doordat in Maaldrift Optimaal geen verbindingbogen met krappe boogstralen voorkomen en doordat minder gebruik hoeft te worden gemaakt van het onderliggend wegennet is de verkeersveiligheid intrinsiek beter dan het ontwerp in het tracébesluit.
- Het belang van behoud en versterking van landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke waarden. Het knooppunt wordt aangelegd in een gebied met te behouden en versterken bijzondere en specifieke waarden volgens de provinciale Visie op Ruimte. Nu de aanleg deze waarden ingrijpend verstoort is het noodzakelijk het ruimtebeslag van de nieuwe infrastructuur zo veel mogelijk te beperken. Dit wordt ook door verweerders als uitgangspunt onderschreven onder 44.40. De vormgeving van het knooppunt in het besluit veroorzaakt een onevenredig groot ruimtebeslag, met name door de volledige verbindingbogen voor de ondergeschikte relatie Wassenaar <> N434. Maaldrift optimaal voorziet in een compacter knooppunt dan het ontwerp in het tracébesluit, en voorziet nog steeds in een acceptabele verkeersafwikkeling, ook in de relatie Wassenaar <> N434 v.v.

Al het bovenstaande tezamen, in combinatie met het feit dat knooppunt Ommedijk zo dicht op de woonwijk Stevenhof is gepland dat acceptabele inpassingsmaatregelen (zie 44.34) onmogelijk zijn, veroorzaken dat bij het besluit betrokken belangen onevenwichtig en onvoldoende zijn gehoord. Deze belangen worden beter behartigd in het ontwerp 'Maaldrift Optimaal met turbokluisfrotone'. Verder worden belangen zoals een goede doorstroming van het snelverkeer en alternatieven bij calamiteiten op gelijkwaardige wijze behartigd als in het ontwerp van verweerders.

44.39 t/m 44.41 Ontwerp van knooppunt Ommedijk

De Wijkraad heeft aangevoerd dat knooppunt Ommedijk een aansluiting tussen een provinciale weg en een snelweg betreft, en dat daarom andere oplossingen dan de gekozen compacte trompetoplossing mogelijk zijn. In het bijzonder is het niet noodzakelijk om alle verbindingen als vrijliggende boog vorm te geven, waardoor het ruimtebeslag verder kan worden beperkt. Zeker nu

⁵ Voor de volledigheid: dit is ná de vaststelling van het rapport 'Rijnlandroute, Nadere Uitwerking – inclusief alle opties', d.d. 19 maart 2013.

deze vrijliggende bogen krappere zijn aangelegd dan volgens de ontwerprichtlijnen zou moeten is er alle aanleiding om ook andere knooppuntvormen, die deze beperkingen t.a.v. de veilige en vlotte doorstroming van het verkeer niet hebben, te beschouwen.

Voorts hebben wij betoogd dat het voor de relatie N434 – A44 Wassenaar v.v. niet noodzakelijk is om afzonderlijke vrijliggende bogen te realiseren, aangezien de verkeersintensiteit daarom niet vraagt. Indien de betreffende verbindingen anders worden vormgegeven (bijvoorbeeld met verkeerslichten of met een turbokluisfrotonde zoals in Maaldrift Optimaal) blijft de noodzakelijke functionaliteit ten behoeve van een robuust netwerk gehandhaafd. In dit verband wijzen wij verweerders erop dat zij in eerste instantie gekozen hebben voor een variant zonder deze verbindingbogen, namelijk Zoeken naar Balans F, en pas later daaraan de verbindingbogen hebben toegevoegd. Er is dus, anders dan verweerders stellen, geen absolute noodzaak voor volledige verbindingbogen, en het beperktere ruimtebeslag van een oplossing zonder dient doorslaggevend te zijn in dit gebied waar behoud en versterking van natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden voorop staat.

44.43 t/m 44.47 Mitigatie- en compensatieplan

Uit reactie van verweerder blijkt dat niet voldaan is aan de eisen van artikel 7 van de Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap, vastgesteld door de provincie Zuid-Holland. Er is, ten eerste, volstrekt niet inzichtelijk gemaakt dat, cf. art. 7.2 van de Beleidsregel, het compensatiegebied planologisch is vastgelegd en adequaat wordt beschermd in het toepasselijk bestemmingsplan.

Ten tweede blijkt uit de uiteenzetting van verweerder (spoor 1 en spoor 2) dat er er nog geen sprake is van enigerlei zekerheid over de realisatie van de compensatieopgave. Er is, verweerder citerend, niet meer dan "vermoedelijk" animo bij de agrarische natuurverenigingen voor invulling van de compensatieopgave. Enig schriftelijk bewijsmateriaal ontbreekt. Ook voor spoor 2 ontbreekt dergelijk bewijsmateriaal. Zodoende is niet voldaan aan de eis van artikel 7 lid 4, dat in een overeenkomst, dan wel, zoals i.c., een Compensatieplan van de initiatiefnemer als deze het bevoegd gezag zelve is, wordt aangegeven waar, hoe en wanneer de compenserende maatregelen zullen worden uitgevoerd.

44.48 en 44.49 Luchtkwaliteit bij tunnelmond

Verweerder geeft aan dat ten aanzien van luchtkwaliteit bij de tunnelmond op basis van nader onderzoek is vastgesteld dat bij de boortunnelmond geen relevante overschrijdingen van grenswaarden voor luchtkwaliteit optreden. Wel geeft verweerder aan dat de concentratie NO₂ ter hoogte van de tunnelmond boven de grenswaarde van 40 µg/m³ ligt, maar dat dit op grond van het blootstellingscriterium geen toetsing behoeft.

Verweerder heeft uitsluitend gerekend met een standaardmodel, terwijl – zoals reeds in het beroepschrift is aangegeven⁶ – reeds bekend is dat dit onvoldoende is voor het juist inschatten van de daadwerkelijke concentraties. Daarbij is van belang dat uit schaalmodellen blijkt dat zowel de concentraties als het invloedsgebied zeer veel groter kunnen zijn dan uit de berekeningen volgens de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 blijkt.

Zonder nader onderzoek is de conclusie dat aan de grenswaarden wordt voldaan ter hoogte van de woningen nabij de tunnelmond niet gerechtvaardigd.

44.50 Aantasting van gebieden met bijzondere en specifieke waarden

Verweerder stelt dat de Rijnlandroute reeds is opgenomen op de kaart 'laag van de stedelijke occupatie' in de Visie Ruimte en Mobiliteit en suggereert dat daarom een nadere afweging niet t.a.v. andere provinciale belangen (zoals aangegeven op ander kaarten als die met de beschermingscategoriën en de ecologische hoofdstructuur). Voor een overzicht van deze belangen zoals deze ten tijde van het voorkeursbesluit waren geformuleerd in structuurvisie en ruimtelijke verordening zie bijlage 7b.

Het enkele feit dat de Rijnlandroute is opgenomen op een kaart kan niet in de plaats treden van een deugdelijke alternatieven- en belangenafweging. Gedurende de gehele periode tot en met de keuze voor het voorkeursalternatief zijn steeds meerdere alternatieven voor de Rijnlandroute in onderzoek geweest (zie ook bijlage 7c), ook naar niet expliciet op de kaart aangegeven tracés, vooral omdat deze alternatieve tracés grotendeels zijn gebaseerd of samenvallen met bestaande verkeerstracés.

Daarbij komt dat de 'kwalitatieve aspecten' (zoals de beschermingscategoriën) bedoeld zijn om richting te geven en randvoorwaarden te stellen aan de ordening en ontwikkeling van de mogelijke en gewenste functies. Ook hieruit blijkt dat een enkele kaart waarop de nieuwe verbinding is opgenomen moet worden gezien in de context van en in samenhang met alle vigerende belangen

⁶ Zie Centrum voor Ondergronds Bouwen, "Tunnels en luchtkwaliteit", COB-rapport T118.

(zoals verbeeld op andere kaarten), en niet eigenstandig als vrijbrief kan dienen voor het realiseren van die verbinding.

De kern van ons beroep is derhalve niet weerlegd: dat bij beschikbaarheid van reële alternatieven (zoals in voorgaande punten en ons beroepschrift reeds meermalen beargumenteerd) die te beschermen provinciale belangen niet aantasten, de keuze voor een alternatief dat wél in conflict komt met dergelijke te beschermen provinciale belangen vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening niet gerechtvaardigd is.

44.51 en 44.52 Opleveringstoets

Het Verweerschrift verwijst onder meer wederom naar de in ons beroepschrift gewraakte paragraaf 3.18 van de Nota van antwoord.

Die betreft echter 'nog steeds' de Aanbestedings- en uitvoeringsfase ofwel de zogenoemde Realisatiefase van het Inpassingsplan. Dus betreffen de daar genoemde 'opleveringstoetsen' per definitie slechts de aannemerswerkzaamheden in een fase waarin de uitvoering van een project plaatsvindt.

Die 'toetsen' zijn uiteraard van een geheel andere orde dan de door ons verzochte toets – ná de afronding van de realisatie en ná de oplevering - ten aanzien van diverse milieueffecten bijvoorbeeld een jaar na ingebruikname van het provinciale deel van de RijnlandRoute.

Evenmin weerspreekt de provincie de rest van door ons in ons beroepschrift verwoorde standpunten, die kort gezegd het volgende inhouden:

- er is sprake van één zeer nauw onderling samenhangend rijks- en provinciaal project, waarbij tevens provincie en rijk zijn overeengekomen dat Rijkswaterstaat als aanbesteder zal fungeren en de nieuwe provinciale weg tussen de A4 en A44 zal beheren en onderhouden; de rijksdelen kennen wel een opleveringstoets, het provinciale deel niet.
- het provinciale tracédeel als onlosmakelijke verbinding tussen twee rijkstracédelen veroorzaakt de meeste nadelige milieu- en natuureffecten en voor het grootste aantal omwonenden; de rijksdelen kennen wel een opleveringstoets, het provinciale deel niet.
- dat provinciale tracédeel beslaat slechts 0,45 km (maar veroorzaakt dus de meeste milieu- en natuurhinder) waardoor het uitvoeren van een opleveringstoets aldaar eenvoudig kan worden gecombineerd met die voor de naastliggende rijkstracédelen door Rijkswaterstaat.

Ook heeft de provincie ons standpunt niet weersproken dat zij zichzelf expliciet in de Koersnotitie Visie Ruimte en Mobiliteit van 11 september 2013 verplicht heeft om bij de aanleg van provinciale infrastructuur te werk te gaan indachtig de 'Elverding'-aanpak, waarvan de opleveringstoets een integraal deel uitmaakt. En dat het Inpassingsplan geen enkele motivering bevat waarom die 'Sneller en Beter'-aanpak wel in de eerdere projectfasen van de RijnlandRoute is gehanteerd, maar niet is voorzien in de eind- of evaluatiefase.

Ten tijde van de vaststelling van het Inpassingsplan bestond er nog geen formeel-wettelijke verplichting voor de provincie om de Sneller en Beter-aanpak toe te passen. Echter reeds op 18 juni 2014 was de Memorie van Toelichting openbaar gemaakt bij de – inmiddels op 1 juli 2015 door de Tweede Kamer aangenomen – Omgevingswet (Kamerstukken II, 33962, nr. 3). Volgens die wet wordt met de zgn. project(besluit)procedure de Sneller en Beter-aanpak – die nu al wordt toegepast bij rijksinfrastructuur ingevolge de Tracéwet – verbreed naar c.q. voorgeschreven voor het domein van de gehele fysieke leefomgeving c.q. alle complexe projecten met een publiek belang (zie bijvoorbeeld de bladzijden 232 en 278 MvT) (Het projectbesluit vervangt onder meer het inpassingsplan uit de Wet ruimtelijke ordening en het tracébesluit uit de Tracéwet.) En ten overvloede vermeldt de Nota naar aanleiding van het Verslag (nr. 12, blz. 198) dat voor de aanleg van een provinciale weg zal worden gekozen voor de projectprocedure die de voortzetting is van de Tracéwetprocedure met de Sneller en Beter-aanpak.

Hoewel de opleveringstoets geen generieke regeling in het wetsvoorstel heeft gekregen, beziet het kabinet hoe in het Besluit kwaliteit leefomgeving op grond van de Omgevingswet op welke aspecten een zgn. specifieke opleveringstoets betrekking moet hebben (nr. 12, blz. 216).

De politiek-bestuurlijke opleveringstoets ingevolge de Tracéwet verzekert dat ook na oplevering maatregelen worden getroffen c.q. wordt bijgestuurd indien blijkt dat de werkelijk optredende milieugevolgen niet aan de geldende normen voldoen.

Het Verweerschrift meldt slechts dat bij het toetsen van de aannemerswerkzaamheden in de uitvoerings- of realisatiefase zal worden afgestemd met en aangesloten bij dergelijke toetsen ingevolge de Tracébesluiten en het provinciale monitoringsprogramma.

In het licht van al het voorgaande moge duidelijk zijn dat dusdoende de provincie geen enkel uitzicht biedt op de in de toets ná de afronding en ná de oplevering voor de rijkstracédelen én in de aanstaande Omgevingswet bedoelde zekerheden tot bijsturing.

Het besluit om niet te kiezen voor het uitvoeren van een opleveringstoets à la die voor de innig verweven rijksinfrastructuur is dus in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel, motiveringsbeginsel en vertrouwensbeginsel.

44.53 en 44.54 Relativiteit

Verweerder stelt dat het kruispunt Rozenweg/N44 te ver af ligt van de Stevenshof en dat derhalve het belang van de Wijkraad niet te verenigen is met het belang van een goede doorstroming op dit kruispunt. Op grond van art. 8:69a Awb zoekt verweerder vernietiging van deze beroepsgrond. Direct daarop volgend schetst verweerder een aantal alternatieve routes voor verkeer van de Stevenshof naar Wassenaar/N44 en v.v. Beide alternatieve routes bereiken de N44 via het genoemde knooppunt, met andere woorden: de Stevenshof heeft alle belang bij het verkeerskundig goed functioneren van dit kruispunt voor een goede ontsluiting richting Wassenaar/N44. Het beroep door verweerder op het relativiteitsbeginsel uitsluitend op basis van een afstandscriterium heeft derhalve geen grond.

44.53 en 44.54 Verkeersontsluiting Stevenshof <> Wassenaar/N44

Verweerder stelt dat het vervallen van de directe aansluiting vanuit de Stevenshof op de A44 (Leiden-Zuid) aanvaardbaar is, omdat alleszins acceptabele alternatieve routes beschikbaar zijn. Verweerder noemt daarbij twee routes: D3 – een directe verbinding over het onderliggende wegennet (de Ommedijkeweg-westelijke parallelweg) en D4 – een route via het onderliggend wegennet en knoop Leiden-West.

Allereerst willen wij aangeven dat het niet om geringe verkeersaantallen gaat, zoals verweerder doet voorkomen. Op basis van gegevens van de gemeente Leiden (zie bijlage 12) is objectief vast te stellen dat de huidige verkeersintensiteit op alle bestaande directe verkeersverbindingen tussen de Stevenshof en Wassenaar ca. 8000 mvt/etm bedraagt: ca. 5000 mvt/etm via de aansluiting Leiden-Zuid en de westelijke parallelweg tezamen, en ca. 3000 mvt/etm via de oostelijke parallelweg. Zie bijlage 12, met daarin van de gemeente Leiden verkregen verkeerscijfers uit 2010. Het is aannemelijk dat een deel van dit verkeer (namelijk dat deel dat bestemmingen verder dan Den Haag heeft) gebruik zal gaan maken van de nieuwe mogelijkheid om via de Rijnlandroute richting Den Haag te rijden. Voor een substantieel deel (schatting op basis van verkeersgegevens 2010: 3000-4000 mvt/etm) zal dit geen aantrekkelijke optie zijn vanwege het aantal om te rijden kilometers. Zonder aansluiting Leiden-Zuid op de A44 zal dit verkeer inderdaad zijn aangewezen op een van door verweerdere aangegeven alternatieve routes.

Ten aanzien van route D3 geldt dat alleen al het feit dat verweerder aangeeft dat 'ten aanzien van kruispunt Rozenweg/N44 een separaat onderzoek wordt opgestart' betekent dat er onzekerheid is over het functioneren van genoemd kruispunt in de toekomst. Daarmee wordt ons argument dat verweerder geen zekerheid biedt over het functioneren van deze route in het geheel niet weerlegd. De goede ontsluiting van de Stevenshof (met inbegrip van de spitsen) is via deze route niet geborgd.

Ten aanzien van route D4 stellen verweerdere terecht dat verkeer een omweg naar de A44/N44 moet zoeken naar Leiden-West via het Leidse onderliggende wegennet. Dit betekent een gemiddelde omrijbeweging van ca. 3 km, op een totale afstand van 6,5 km (dus geenszins een beperkte omrijbeweging in relatie tot de af te leggen afstand hemelsbreed). Daarbij komt dat deze omrijbeweging grotendeels over onderliggend wegennet gaat, dat nu reeds in de spitsen zwaar belast is, en ook na aanleg van de Rijnlandroute zwaar belast blijft. Ter vergelijking: de Haagse Schouwbrug heeft in 2010 ca. 17.000 mvt/etm te verwerken, en krijgt daar dus 3 à 4000 mvt/etm bij.

Voorts staat een dergelijke verschuiving van verkeer van het hoofdwegennet naar het onderliggend wegennet haaks op de geformuleerde algemene doelstellingen t.a.v. duurzaam veilig en de specifieke doelstelling om met de Rijnlandroute 'sluip'verkeer tegen te gaan.

Voor de stelling van verweerdere dat 'de in de plansituatie beschikbare routes het verwachte verkeersaanbod kunnen opvangen' is geen bewijs. Onderzoeken die dat kunnen staven ontbreken of moeten nog worden gedaan. Het is niet redelijk om bij voorbaat, zonder de aangekondigde onderzoeken te hebben uitgevoerd, de aansluiting Leiden-Zuid op de A44 te laten vervallen, ook al omdat door de Wijkraad een acceptabel alternatief is aangedragen in de vorm van 'Maaldrift Optimaal' (zie aldaar).

44.55 t/m 44.58 Snelheidsregime A44

In ons beroepschrift hebben wij aangegeven dat de snelheid van 120 km/u op de A44 tussen Leiden-Zuid en Wassenaar te hoog is in relatie tot de verkeerssituatie ter plaatse. Verweerder stelt

dat voor de geconstateerde aandachtspunten t.a.v. verkeersveiligheid voldoende maatregelen worden getroffen. Wij wijzen verweerder er op dat de geconstateerde aandachtspunten overgenomen zijn uit het achtergrondrapport Verkeersveiligheid, dat een oordeel geeft over de toekomstige situatie inclusief de voorgestelde maatregelen. In het bijzonder ten aanzien van de verkeersveiligheid op de A44 staat daarin letterlijk te lezen dat deze afneemt als gevolg van de aanleg van de Rijnlandroute. De stelling van verweerder dat het ontwerp in het Tracébesluit voldoende veilig is kan om die reden al niet gevolgd worden. Bovendien is het twijfelachtig of de doelstelling van de Rijnlandroute om de verkeersveiligheid te verbeteren wel gehaald wordt: een relatief beperkte toename op het onderliggend wegennet staat tegenover een fikse afname van de verkeersveiligheid op de A44.

Al met al is er op de A44 vanaf Leiden-West tot voorbij knooppunt Ommedijk sprake van een samenstel van invoeg-, uitvoeg- en weefbewegingen, snelheidswisselingen en congestiegevoeligheid. Wellicht dat elk individueel ontwerpelement net voldoet aan de richtlijnen, maar het totaal leidt daarbij niet per se tot een optimaal veilige situatie, zeker niet in relatie tot de omvangrijke 'kruisende' verkeersbeweging die intrinsiek is aan het ontwerp van de verkeersuitwisseling tussen Leiden-West en Ommedijk. Consequente toepassing van het duurzaam veiligheidsprincipe 'homogeniteit' en vergelijking met soortgelijke situaties elders op het hoofdwegennet rechtvaardigt een keuze voor 100 km/u.

Daarbij gevoegd hebben wij het argument dat door deze keuze ook de geluidsproductie gereduceerd kan worden, wat voor een flink aantal woningen in de Stevenshof kan betekenen dat de voorkeursgrenswaarde voor geluidsoverlast niet wordt overschreden, of althans in minder grote mate. Dat er door de genomen maatregelen reeds voor een groot aantal geluidvoelige objecten een afname t.o.v. de wettelijke toetswaarde wordt bereikt, neemt niet weg dat als een eenvoudige en redelijke maatregel de geluidsoverlast nog verder reduceert, verweerders dat niet mogen nalaten. Voorts hebben wij nog aangevoerd dat ook het ruimtebeslag enigszins kan worden teruggedrongen. Met verweerders zijn wij het eens dat dit relatief beperkt is, maar in een gebied met te behouden en versterken cultuurhistorische, landschappelijke en natuurlijke waarden is elke vierkante meter er een. En wellicht kan ook de inpassing ter hoogte van de Stevenshof/Hadewychlaan (zie 44.34) hierdoor nog verder worden verbeterd, ook hier is elke meter er een.

Al met al handhaven wij ons standpunt dat een lagere maximumsnelheid op de A44 een redelijk belang dient, en dat onverkort toepassen van het algemene 120 km/u-beleid in dit specifieke geval niet aan de orde is.

44.59 t/m 44.62 Akoestisch onderzoek N434 binnen de grenzen van het tracébesluit

Niet bestreden door verweerders wordt de constatering dat de N434 een weg is die niet onder de systematiek van de geluidproductieplafonds valt. Voor die delen van de N434 die onder het tracebesluit worden aangelegd geldt daarom dat zij te beschouwen zijn als 'kruisende decentrale infrastructuur' zoals beschreven in de memorie van toelichting bij de Invoeringswet Geluidsproductieplafonds (TK 2010/11, 32625, nr. 3, p. 15):

"3°. Een weg of spoorweg waarop de plafondsysteem niet van toepassing is en die is of zal zijn gelegen binnen het tracé van de primair aan te leggen of te wijzigen weg of spoorweg, en die in dat kader zelf ook wordt aangelegd of gewijzigd (kruisende decentrale weg of spoorweg) Deze categorie wegen en spoorwegen zal geen geluidproductieplafonds kennen. Met betrekking tot deze wegen en spoorwegen worden zo nodig hogere waarden vastgesteld. De vigerende regeling van de Tracéwet blijft hiervoor gehandhaafd. De hogere waarden blijven dus deel uitmaken van het tracébesluit. Wel worden de tracébepalingen in de Wet geluidhinder aangepast (het nieuwe artikel 104a, zie ook de toelichting op dat artikel)."

Een toelichting op het begrip 'kruisende decentrale infrastructuur' is te vinden op p. 22 van de MvT: "Bij de kruisende decentrale infrastructuur kan het gaan om wegen die aansluiten op (tenminste een rijbaan van) de hoofdweg (...)"

Met andere woorden: het begrip is van toepassing op alle onderdelen van de N434, dus ook op de parallelbanen en de aansluitingen op de A44. Voorts is van belang dat de N434 een nieuwe weg is, en dus onmogelijk onder het regime voor 'reconstructie of wijziging' van de A44 kan vallen. Vereiste daarvoor is immers een 'bestaande weg'⁷, en daar is voor de N434 geen sprake van. De strengere norm voor nieuwe aanleg dient te worden gehanteerd.

Wij concluderen dat het Tracebesluit ten aanzien van de daarin begrepen delen van de N434 gebaseerd is op een onjuiste systematiek en normering voor berekening van geluidsoverlast. Niet

⁷ Zie §5.4.6 in Handleiding Akoestisch Onderzoek Wegverkeer, versie 2008 van Rijkswaterstaat.

de criteria uit de Wm, maar die uit de Wgh hadden moeten worden toegepast, met inachtneming van art. 104a Wgh. Verweerder heeft niet op de juiste wijze vastgesteld of er sprake is van overschrijding van grenswaarden bij woningen in de Stevenshof ten gevolge van aanleg van de N434, noch heeft verweerder vastgesteld welke passende mitigerende maatregelen daartegen te treffen zijn, noch heeft verweerder in voorkomende gevallen een hogerewaardenbesluit opgenomen in het Tracébesluit. Het verweer kan in deze geen stand houden en het besluit dient te worden herzien.

Reactie op de Nadere Memorie Rijnlandroute, door verweerders ingebracht d.d. 27 augustus 2015

Verweerders hebben een aantal documenten en nieuw kaartmateriaal met toelichting in het geding gebracht, waarop wij aanvullend op de 'hoofd'reactie reageren.

Ad 1. Ontwerpkeuzes

Verweerders schetsen hier de gang van zaken ná 27 juni 2012, ter illustratie van het 'zorgvuldige proces'. Dit doet niets af aan de door de Wijkraad gevoerde argumentatie dat een aantal van de genoemde optimalisaties dermate ingrijpend en essentieel voor de besluitvorming zijn (zie hierboven o.a. 44.25), dat deze vóóraf aan het besluit hadden moeten zijn doorgevoerd, dan wel dat een nieuw besluit noodzakelijk is. Van een zorgvuldig proces is dit al met al juist géén illustratie.

Ad 2 Aansluiting Rijnlandroute op de A44

Verweerders brengen het rapport 'Rijnlandroute – nadere uitwerking', d.d. 19 maart 2013 in het geding om aan te tonen dat ze wel degelijk naar de variant 'Maaldrift Optimaal' hebben gekeken. Verweerders zien daarbij over het hoofd dat het door ons ingebrachte in beroepschrift, en wederom in onderhavige reactie op het verweerschrift, betrekking heeft op de omgang van verweerders met de variant 'Maaldrift Optimaal met turbokluifrotonde' in de periode april tot november 2013 (Zie bijlage 11). Het door verweerders ingebrachte kan derhalve niet van toepassing zijn op onze beroepsgrond in deze, en is reeds achterhaald. Voorts illustreert dit de ook de in die beroepsgrond aangehaalde onzorgvuldige omgang van verweerders met dit door ons ingebrachte alternatief.

Ad 3. Aansluiting Leiden-Zuid

T.a.v. het ingebrachte rapport 'Rijnlandroute – nadere uitwerking', zie boven, ad 2. Voorts protesteren wij ten stelligste tegen de suggestieve weergave van verweerders dat slechts sprake zou zijn van 670 mvt/etm. De totale verkeersintensiteit op alle bestaande directe verkeersverbindingen tussen de Stevenshof en Wassenaar bedraagt ca. 8000 mvt/etm: ca. 5000 mvt/etm via de aansluiting Leiden-Zuid en de westelijke parallelweg tezamen, en ca. 3000 mvt/etm via de oostelijke parallelweg. Zie bijlage 12, met daarin van de gemeente Leiden verkregen verkeerscijfers uit 2010. Het is aannemelijk dat een deel van dit verkeer gebruik zal gaan maken van de nieuwe mogelijkheid om via de Rijnlandroute richting Den Haag te rijden, maar voor een substantieel deel (3 à 4000 mvt/etm) zal dit geen aantrekkelijke optie zijn. Zonder aansluiting Leiden-Zuid op de A44 zal dit verkeer ofwel de westelijke parallelweg kiezen (die daarop in het geheel niet berekend is – het gebruik in 2010 was enkele honderden mvt/etm), ofwel zijn omweg moeten zoeken naar Leiden-West via het nog altijd zwaar belaste Leidse onderliggende wegennet.

Ad 5. Verkeer

Het door verweerders extra ingebrachte doet niets af aan de reeds in onze 'hoofd'reactie opgenomen weerlegging. Overigens betwisten wij niet zozeer het model (noch de expertise van Goudappel Coffeng in deze), maar wél het gebruik van uitsluitend het hoogste groeiscenario en de interpretatie en gebruik door verweerders van de uitkomsten hiervan als *enig* mogelijke toekomstige werkelijkheid. Aanvullend wijzen wij verweerders op bijlagen 2a en 2b, waarin op de laatste stand der zaken gebaseerde verkeersprognoses zijn opgenomen, en die het gebruik van uitsluitend het hoogste groeiscenario geheel onderuit halen.

Ad 7.1 Weidevogelcompensatie

De door verweerders overlegde kaart is de uitkomst van een proces dat pas na vaststelling van de bestreden besluiten heeft plaatsgevonden: 'Inmiddels staat vast op welke gronden de weidevogelcompensatie precies zal plaatsvinden'. Daarmee is ons argument dat deze vaststelling en de daaruit voortvloeiende kaart er had moeten liggen ten tijde van het besluit niet bestreden.

Ad 7.2 Gebieden met beschermingscategorie 1 en 2

Verweerders lichten hun verweer (onder 44.50) dat de structuurvisie en ruimtelijke verordening voorzien in aanleg van de Rijnlandroute nader toe. Onze weerlegging is ook onder dat punt te vinden.

Ten tijde van het besluit over het voorkeursalternatief golden de door verweerders aangehaalde visie en verordening nog niet, maar de eerdere versies uit 2010. In het bijzonder was de tekst van de verordening toen anders en bestond de aangehaalde bepaling over ontwikkeling van bovenlokale infrastructuur nog niet. Zie bijlage 7b voor een extract uit de toen geldende structuurvisie en verordening. Ook kan niet onvermeld blijven dat het destijds geldende verkeers-

en vervoerplan (PVVP 2010, zie ook bijlage 7c) wel degelijk rekening hield met opwaardering van de bestaande N206 als reëel alternatief.

Door ons is in het beroepschrift ook met name bedoeld dat de visie en verordening destijds een 'nee, tenzij'-bepaling bevatten t.a.v. het aantasten van de waarden in bedoelde gebieden, en dat ten tijde van het voorkeursbesluit dus in de eerste plaats had moeten worden gekeken naar reële alternatieven die de genoemde waarden niet aantasten, en pas daarna naar inpassende, mitigerende en compenserende maatregelen. Dat dergelijke reële alternatieven bestaan – zeker nu de verkeersgroei veel minder is dan wat verweerders als uitgangspunt hanteren – hebben wij in ons beroepschrift en onderhavige reactie op het verweerschrift reeds uitvoerig beargumenteerd. Overigens is dit eveneens in lijn met het vigerende beleidsuitgangspunt in de Visie Ruimte en Mobiliteit 2014 (aangehaald in ons beroepschrift), waar uitdrukkelijk behoud en versterking van deze waarden voorrang krijgt boven andere ruimtelijke ontwikkelingen.

Voorts merken wij op dat ruimtelijk kwaliteit een samenstel is van de intrinsieke waarde van een gebied en de belevingswaarde. Wij merken op dat in de opsomming van kwaliteitsverbeterende maatregelen door verweerders vooral maatregelen die de belevingswaarde versterken worden genoemd, terwijl de intrinsieke waarde van het gebied wel degelijk ernstig wordt aangetast (o.a. door areaalverlies) en niet wordt gecompenseerd of tegengegaan. Er is dus zeker geen sprake van 'behoud' van waarden. Ons inziens is dit onevenwichtig en leidt dit per saldo tot een negatief effect op ruimtelijke kwaliteit. Daarboven geldt dat de opgesomde maatregelen ter vergroting van de belevingswaarde ook onafhankelijk van het project Rijnlandroute kunnen worden gerealiseerd, en dat het realiseren van genoemde onverharde wandelpaden in het Landschapsplan grotendeels buiten scope van het project is geplaatst.

De stelling van verweerders dat 'verdiepte liggen en tunnel waarin het inpassingsplan voorziet extra winst opleveren voor de kwaliteiten van het polderlandschap' mag merkwaardig heten, aangezien dit alleen relatief ten opzichte van de veel slechtere inpassing van het voorontwerp inpassingsplan kan worden gesteld, en zeker niet ten opzichte van de huidige staat van het gebied waar in het geheel geen doorsnijdende bovenlokale infrastructuur aanwezig is.

Lijst van bijlagen

- 1. Integrale Benadering Holland Rijnland – uitwerking afspraken Voorkeursbesluit, mei 2010** (conclusies)
- 2a. Rijkswaterstaat: Publieksrapportage Rijkswegennet 3^e periode 2014, 30 januari 2015** (bijlage)
- 2b. KIM: Trendprognose wegverkeer 2015-2020 voor RWS, mei 2015**
- 3. Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute: Robuustheid Rijnlandroute, 29 februari 2012**
- 4a. Tunnel Safety Consults, Churchill Avenue Tunnel – Tunnels met meerdere in-en uitgangen, 2 mei 2012**
- 4b. TNO-rapport TNO-2012-R10298, Rijnlandroute: kwantitatieve risicoanalyses van Churchilltunnel en Zoeken naar Balans, 19 juli 2012**
- 5. Randstedelijke Rekenkamer: Resultaten verzoek quick scan MKBA RijnlandRoute, 24 april 2008**
- 6. Projectteam IBHR: Eindrapport Integrale Benadering Holland Rijnland, 15 oktober 2009** (extract uitwerking ZnB-A)
- 7. Wijkraad Stevenshof: Zienswijze MER en VO-PIP Rijnlandroute, 2 september 2012**
 - 7a (p. 31-54) Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
 - 7b (p. 55-62, 'bijlage 1 en 2') Extract uit Provinciale Structuurvisie en Provinciale Verordening Ruimte
 - 7c (p. 63-65, 'bijlage 3') Analyse van het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan 2010 (PVVP)
 - 7d (p. 66, 'bijlage 4') Analyse verkeersprognoses
 - 7e (p. 67-68, 'bijlage 5') Analyse nulplusalternatief
- 8a. PvdA-statenfractie Zuid-Holland: Nota Voorkeursalternatief – Rijnlandroute met draagvlak, 26 juni 2012**
- 8b. Team Churchill Avenue: Mailbericht aan Provinciale Staten met verschilpunten, 5 juni 2012**
- 9. Team Churchill Avenue: Vergelijking verkeersafwikkeling 2030 ZnB en CA (met en zonder optimalisatie)**

Schermafbeeldingen van het dynamisch verkeersmodel, overgenomen uit het bijlagenboek Achtergrondrapport Verkeer (bijlage 34 bij het PIP, hoofdstuk 12) en de notitie van Goudappel Coffeng (bijlage 59 bij het PIP)
- 10. Gemeente Leiden, team Stadsruimte: Hadewychlaan, aanpassing n.a.v. Rijnlandroute (presentatie), april 2015**
- 11. Stukken betreffende Maaldrift Optimaal**
 - 11a. Wijkraad Stevenshof en Infraplanning Klimbie, Brief aan GS inzake inpassing Rijnlandroute bij Stevenshof Maaldrift, 3 april 2013
 - 11b. Infraplanning Klimbie, Brief aan GS inzake aanpassing voorstel Maaldrift Optimaal, 24 juni 2013
 - 11c. GS Zuid-Holland, Reactie op voorstel van Wijkraad Stevenshof over variant Maaldrift Optimaal met Turbokluisfrotonde, afschrift aan PS d.d. 17 september 2013.
 - 11d. Wijkraad Stevenshof, Brief aan PS inzake Rijnlandroute / Maaldrift Optimaal 2.0, 14 oktober 2013
- 12. Gemeente Leiden: Verkeer Leiden Zuid 2010**, Ontvangen per mail van Henriette Noordhof, verkeersambtenaar, 28 april 2015