

Voorschoten, 1 september 2012

College van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland  
t.a.v. afdeling Ruimte, Wonen en Bodem

Postbus 90602  
2509 LP DEN HAAG

Betreft: zienswijzen MER en Voorontwerp Provinciaal Inpassingsplan Rijnlandroute

Geacht College,

Graag wil ik van de gelegenheid gebruik maken een zienswijze in te dienen m.b.t. het door u ter inzage gelegde Milieueffectrapport Rijnlandroute. Op het MER 1<sup>e</sup> fase heb ik reeds op 24 april 2010 een zienswijze ingediend, waarvan een kopie hierbij is gevoegd (bijlage 1). Ik verzoek u deze zienswijze als hierbij herhaald en ingelast te beschouwen. Tevens is bijgevoegd mijn zienswijze m.b.t. het Voorontwerp Inpassingsplan Rijnlandroute (VO PIP, bijlage 2).

Zoals uit het hiernavolgende moge blijken is naar mijn mening in MER 2 nog steeds sprake van zoveel onjuistheden, ongerijmdheden en omissies dat een goede beoordeling van de milieueffecten van de diverse varianten nauwelijks mogelijk is en er m.i. geen sprake kan zijn van een zorgvuldige besluitvorming op deze basis.

Alvorens op de inhoud van het MER 2 in te gaan wil ik echter een opmerking maken over het proces. Terwijl in 2010 met het Rijk was afgesproken dat u zorg zou dragen voor het benodigde draagvlak voor de Rijnlandroute in de regio en inmiddels vier gemeenten en vele duizenden burgers zich onder meer met demonstraties ondubbelzinnig hadden uitgesproken tegen de Zoeken naar Balans (ZnB) variant, heeft u op 15 mei jl. toch voor deze variant gekozen. U heeft vervolgens erop aangestuurd dat op 27 juni jl. door Provinciale Staten een besluit over het tracé is genomen, terwijl de inspraakprocedure m.b.t. MER 2 en VO PIP nog moest beginnen. De termijn van tervisielegging van deze documenten loopt van 11 juli t/m 4 september 2012, een periode waarin vele burgers met vakantie zijn. Voorts hebben Provinciale Staten op 27 juni een motie aangenomen (nr 345), waarin u wordt verzocht een onderzoek uit te voeren naar de mogelijkheden van een geboorde tunnelvariant. Het ziet er niet naar uit dat de resultaten van dit onderzoek voor het verstrijken van de inspraaktermijn bekend zullen zijn. Tenslotte loopt er momenteel nog een ecologisch veldonderzoek waarvan de resultaten van belang zijn voor een juiste beoordeling van het MER.

Dit alles doet de vraag rijzen in hoeverre u bezig bent met een serieuze exercitie en hoe u kunt verantwoorden dat u op dit moment ten koste van veel gemeenschapsgeld andermaal (na MKBA 2007, Aanvullende planMER voor 6<sup>e</sup> partiële herziening streekplan Zuid-Holland West 2008, Startnotitie MER Rijnlandroute 2009 en MER 1<sup>e</sup> fase 2010) een enorme inspanning vraagt van burgers en instanties om in een kort tijdsbestek een grote hoeveelheid documentatie te bestuderen

en op een zinvolle wijze daarop te reageren. Het gaat in deze kwestie ook om de geloofwaardigheid en betrouwbaarheid van het provinciale bestuur. In meerdere opzichten staan deze zaken op de tocht. Ik heb daarover opmerkingen gemaakt in mijn inspraakreactie voor de Provinciale Statencommissie Verkeer en Milieu d.d. 1 juni 2012, naar de inhoud waarvan ik u gaarne verwijst (bijlage 3).

## **De inhoud van MER 2**

### Algemeen

In algemene zin valt het op dat in het MER 2 (zoals herzien na het tussentijds oordeel van de Commissie voor de m.e.r.) nog steeds wordt uitgegaan van een ongeloofwaardig groeiscenario voor de regio Holland-Rijnland. Daarbij worden, zoals door vele deskundigen inmiddels is aangetoond, uitgangspunten gehanteerd m.b.t. verkeersontwikkeling, woningbouw, kantoren en bedrijventerreinen, die, mede gelet op de huidige economische ontwikkelingen, niet of niet langer als realistisch zijn aan te merken. Voorts is in algemene zin onvoldoende rekening gehouden met demografische ontwikkelingen (afname bevolkingsgroei en toenemende vergrijzing), sociale ontwikkelingen zoals thuiswerken en alternatieve methoden ter bestrijding van files zoals belasting van het woon-werkverkeer, verbetering van het openbaar vervoer en stimulering van vrachtvervoer over water.

Ook wordt reeds in de Inleiding van MER 2 blijk gegeven van vooringenomenheid t.a.v. de noodzaak van een nieuwe wegverbinding tussen Katwijk en de A4. Er wordt kennelijk uitgegaan van de huidige politieke voorkeur van provincie en Rijk voor een zodanige nieuwe wegverbinding en er wordt geen gewag gemaakt van de uiterst kritische rapportages van TNO, Bureau Witteveen en Bos en de Randstedelijke Rekenkamer t.a.v. nut en noodzaak daarvan. Ook het feit dat volgens het rapport Integrale Benadering Holland Rijnland het aanpakken van de twee bottlenecks in de huidige route (de Knoop Leiden-West/Tjalmaweg en het Lammenschansplein/Lammebrug/Europaweg) maatregelen zijn met "een hoog probleemoplossend vermogen" wordt niet vermeld.

Tenslotte is er sprake van aanzienlijke leemten in de kennis en informatie die van belang zijn voor een juiste beoordeling van de milieueffecten. In het rapport wordt ervan uitgegaan dat deze leemten een zorgvuldige besluitvorming niet in de weg staan. Daarbij kunnen grote vraagtekens worden gezet. Zo wordt er momenteel nog een ecologisch veldonderzoek verricht, onder meer naar de jaarrond beschermde verblijfplaatsen van vogels. Zoals ik in het hiernavolgende zal betogen, betreft het hier gegevens die cruciaal zijn voor de vraag of bij de aanwezigheid van reële alternatieven de aanleg van de 'Zoeken naar Balans' variant als rechtmatig is te beschouwen. In het vervolg zal ik mij beperken tot de aspecten natuur en landschap.

### Natuur

De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar Advies voor de Richtlijnen MER 2<sup>e</sup> Fase van 22 juni 2010 en haar Tussentijds toetsingsadvies over het MER 2<sup>e</sup> Fase van 24 augustus 2011 m.b.t. het onderwerp natuur uw bijzondere aandacht gevraagd voor de noodzaak om in deze fase de natuurinformatie gedetailleerder (dan in MER 1) en zo kwantitatief als mogelijk te doen zijn. Voorts adviseerde de Commissie bij de beschrijving in het MER 2 de in de zienswijzen op MER 1 genoemde aandachtspunten te betrekken, waaronder de gevolgen voor de ecologische verbinding tussen Noordzeekust en Groene Hart.

Ofschoon het herziene Achtergrondrapport Natuur 2.0 d.d. 27 april 2012 aanzienlijk is uitgebreid ten opzichte van de eerdere door Tauw BV opgestelde versie d.d. 30 maart 2011 (279 pagina's tegen 157), valt het bij vergelijking op dat veel van de onjuistheden en omissies van de eerdere versie nog niet zijn gecorrigeerd. Een gedetailleerd overzicht van deze onjuistheden is weergegeven in het hierbij gevoegde document Opmerkingen bij Achtergrondrapport Natuur 2.0 (bijlage 4).

De zojuist gesignaleerde onvolkomenheden werken door in het Hoofdrapport. Zo wordt in hfdst. 6.1 onder 'Effectbeoordeling beschermde soorten' gesuggereerd dat negatieve effecten van de realisatie van de Rijnlandroute beperkt zouden zijn tot vleermuizen, Boerenzwaluw, Groene specht, Bittervoorn, Buizerd en Sperwer. Het is volstrekt onduidelijk waarop deze willekeurige en bijna lachwekkende opsomming is gebaseerd, anders dan op een schromelijk gebrek aan gebiedskennis en/of elementair veldbiologisch inzicht. In de Beoordelingstabel beschermde soorten (tabel 6.1) wordt alleen gewag gemaakt van soorten opgenomen in de tabellen 2 en 3 van de Flora- en faunawet. (Trek)vogelsoorten, die onder deze wet zijn beschermd, maar niet in de tabellen zijn opgenomen, worden niet genoemd. De 'Relevante toetsingscriteria' in deze tabel zijn dus hoogst onvolledig. Overigens is het uiterst ongeloofwaardig dat voor alle varianten tot eenzelfde beoordeling van de effecten wordt gekomen. Het behoeft nauwelijks betoog dat een ondergrondse variant als de Churchill Avenue veel minder effecten heeft op bijv. broedbiotopen van beschermde vogels dan een variant die de polders doorsnijdt. Hier wreekt zich ook het gebrek aan kwantitatieve gegevens in het MER, waardoor het niet mogelijk is de omvang van de schade voor de diverse dieren- en plantesoorten goed in te schatten en af te wegen.

Onder 'Mitigerende maatregelen' wordt gesteld: "De negatieve effecten kunnen vrijwel volledig worden gemitigeerd. Het 'netto'effect van alle varianten is daarmee neutraal". Het is geheel onduidelijk waarop deze stelling is gebaseerd. Het is in feite klinkklare onzin. Het teniet doen van negatieve effecten op broedplaatsen van weidevogels bijvoorbeeld moet als volstrekt illusoir worden aangemerkt. Overigens wordt in deze paragraaf slechts over dieren gesproken, planten blijven ten onrechte buiten beschouwing. Ten overvloede kan worden gewezen op de eindconclusie van de Natuurtoets van het Bureau Mertens (pag 56): "Voor de tracés van het tracé N11-west en het tracé Zoeken naar balans is ontheffing van de Flora- en faunawet vereist. Het verkrijgen hiervan is een aandachtspunt omdat mitigerende en compenserende maatregelen moeilijk zijn te treffen en de belangen van deze tracés moeilijk zijn te onderbouwen omdat het Churchill Avenue-tracé reëel alternatief is".

Onder 'Effectbeoordeling ecologische hoofdstructuur (EHS)' wordt terecht geconcludeerd dat de EHS in het plangebied zeer negatief wordt beïnvloed door de varianten ZnB, ZnB F, N11-W2 en N11-W4. In de uitleg wordt echter slechts de verstoring van geluidsgevoelige soorten op landgoed Berbice genoemd. De EVZ (ecologische verbindingzone) Maaldrift en de aangrenzende polders worden ten onrechte aldaar niet vermeld. Wel wordt Maaldrift vermeld onder het kopje 'Mitigerende maatregelen', maar daar wordt de uiterst ongeloofwaardige (en ook niet onderbouwde) stelling geponeerd dat een ecoduct/faunatunnel over of onder de aldaar bij o.a. ZnB geprojecteerde infrastructuur voldoende soelaas zou kunnen bieden.

De paragraaf 'Effectbeoordeling Natura 2000' heeft betrekking op de natuurgebieden Coepelduynen en Meijendel & Berkheide. Zoals in het rapport wordt aangegeven is Natura 2000 een Europees netwerk, dat in het leven is geroepen om de biodiversiteit in Europees verband in stand te helpen houden. Een robuust netwerk is niet mogelijk zonder robuuste ecologische verbindingen. De provincie heeft zelf vele miljoenen geïnvesteerd in de aanleg van het natuurgebied Lentevreugd bij Katwijk en het Bentwoud bij Zoeterwoude. Deze gebieden zijn belangrijke elementen in de vorming van een robuuste ecologische verbinding tussen de duinen en het achterland. De aanleg van het ZnB tracé met een verkeersknooppunt op de plaats waar de groene zone op zijn smalst is (bij Maaldrift) zal de nekslag betekenen voor alle pogingen om zo'n ecologische verbinding tot stand te brengen en zal tot gevolg hebben dat de kostbare investeringen in de genoemde natuurgebieden een groot deel van hun waarde verliezen (zie ook mijn reactie op het VO PIP, pag. 6 en de opmerkingen bij het Achtergrondrapport Natuur pag 89-110).

In de paragraaf 'Effectbeoordeling overige natuur' wordt aandacht geschonken aan belangrijke weidevogelgebieden en Rode Lijst-soorten. Bij de opsomming van de polders die in het geding zijn bij de varianten N11-W2, N11-W4, ZnB en ZnB-F is het van belang volledig te zijn. Zo zal het ZnB tracé niet alleen de Papewegse en Grootte Westeindsche door door- of aansnijding aantasten, maar ook de Ommedijkse polder, de Zuidwijkse polder, de Stevenshofjespolder, de Hofpolder en de Oostvlietpolder. Deze polders maken allen deel uit van het provinciaal landschap Duin, Horst en Weide en vormen voor vele dier- en plantesoorten cruciale schakels in de ecologische verbindingzone tussen de kust en het Groene Hart. Ook de opsomming van de Rode Lijst-soorten (in het Achtergrondrapport en de Natuurtoets) en de beschrijving van de effecten zijn verre van volledig.

Alleen al de Zuidwijkse en Papewegse polders herbergen 7 beschermde Rode Lijst zoogdiersoorten (drie soorten vleermuizen, de Hermelijn, de Wezel, de Bunzing en de Egel), 16 Rode Lijst broedvogelsoorten, waaronder belangrijke aantallen Grutto's en Tureluurs, 3 Rode Lijst vissoorten, waaronder Bittervoorn en Kroeskarpere en 4 Rode Lijst amfibiesoorten, waaronder de Kleine watersalamander en de Rugstreeppad. Daarnaast dienen de polders als doortrek- of foerageergebied voor een tiental vogelsoorten, waaronder de Lepelaar, de Kleine Zwaan en de Brandgans, die zijn beschermd onder bijlage I van de EU Vogelrichtlijn, hetgeen betekent dat Nederland verplicht is voor deze soorten bijzondere beschermingsmaatregelen te treffen. De internationale verantwoordelijkheid van ons land voor sommige van deze soorten is groot. Van de Grutto bijvoorbeeld, die in deze polders nog met tientallen broedparen aanwezig is, herbergt ons land maar liefst 90% van de Westeuropese populatie. Ook van onze nationale weidevogel de Kievit werden alleen al in het poldergebied tussen de Papeweg en de Stevenshof in 2010 nog 156 broedgevallen geteld.

Voor verstoring van Rode Lijst soorten zijn ten onrechte alleen doorsnijding (directe vernietiging) en geluidsverstoring als criteria gehanteerd. Lichtverstoring is niet meegenomen, omdat dit een kleinere oppervlakte zou betreffen dan geluidsverstoring, hetgeen niet als een adequaat argument kan worden beschouwd. Voorts wordt op pag 94 de onbegrijpelijke conclusie getrokken dat het effect van geluidsverstoring op de leefgebieden van Rode Lijst vogels voor alle varianten als positief (sic) moet worden beoordeeld. Dit wordt in tabel 6.4 consequent met een plus-teken aangegeven. Tenslotte dient m.i. ook het effect van luchtverontreiniging en stikstofdepositie op de leefgebieden van (Rode Lijst) dier- en plantesoorten in de beschouwing te worden betrokken, hetgeen niet is geschied.

## Landschap

Het hoofdstuk Landschap van het Hoofdrapport begint met de constatering dat de varianten CA, CA-G en ZnB A als enige een neutraal effect hebben op de criteria voor landschap en derhalve voor dit thema de meest gunstige varianten zijn. Hierbij zij aangetekend dat CA en CA-G duidelijk een positief effect hebben op het stedelijke landschap (groenstructuur) van Leiden omdat het doorgaand verkeer hier ondergronds gaat. Het poldergebied tussen Leiden en Wassenaar kenmerkt zich thans door openheid en het zeer beperkt aanwezig zijn van versturende functies (volgens MKBA 2007, pag 51 zelfs "niet aanwezig"). Het is het enige gebied in ons land waar de karakteristieke afwisseling van strandwallen en -vlaktes, waarmee de ontwikkeling van onze kustlijn kan worden geïllustreerd, nog intact is. In dit opzicht is het zelfs op Europese schaal een uniek gebied. In dit verband wekt de redenering in de totaalbeoordeling (pag 103) dat het bovenregionale schaalniveau minder zwaar weegt dan het regionale schaalniveau, omdat op bovenregionaal niveau de effecten minder zichtbaar zijn voor bewoners en passanten, op zijn minst verwondering. Overigens is de recreatieve waarde van het polderlandschap ten zuiden van Leiden in MER 2 sterk onderbelicht gebleven.

Voorts is opvallend dat in het Hoofdrapport zelf geen aandacht wordt besteed aan de provinciale verantwoordelijkheid voor ruimtelijke kwaliteit. Dit klemmt temeer omdat de wijzigingen in het Rijksbeleid m.b.t. de bufferzones een extra (regie)verantwoordelijkheid leggen bij de provincie. In het Achtergrondrapport Landschap, Cultuurhistorie en Recreatie worden wel de Structuurvisie Zuid-Holland en het Pact van Duivenvoorde (summier) vermeld, maar bijvoorbeeld niet de Regionale Structuurvisie Holland Rijnland. De ambities m.b.t. de bescherming van het landschap in het plangebied, zoals verwoord in de beide structuurvisies, in het recente Landschapsontwikkelingsplan Duin, Horst en Weide en de onlangs door u vastgestelde provinciale Groenagenda stroken geenszins met de aanleg van de Rijnlandroute volgens de varianten N11-W2, N11-W4, ZnB en ZnB-F. Ook is duidelijk dat aan het landgoedbiotoop van Berbice en de historische verbindingsweg (Leidseweg) tussen Leiden en Den Haag door de aanleg van deze varianten grote schade zou worden berokkend.

Voor mijn overige commentaar betreffende de strijdigheid van de aanleg van de zojuist genoemde varianten met regelgeving en beleidsuitgangspunten van Rijk en provincie op het gebied van natuur en landschap verwijs ik u gaarne naar mijn zienswijze betreffende het Voorontwerp Inpassingsplan Rijnlandroute (bijlage 2).

## **Conclusie**

De in MER 2 gehanteerde prognoses t.a.v. verkeersontwikkeling, woningbouw, kantorenbehoefte e.d. zijn gebaseerd op onrealistische aannames. Deze kunnen de daarop gebaseerde conclusie dat een geheel nieuwe wegverbinding nodig is dan ook niet dragen. Daar komt bij dat enkele van de besproken varianten en met name ook de door Provinciale Staten gekozen variant ZnB voor natuur, landschap en milieu onaanvaardbare negatieve gevolgen hebben. De stelling dat deze gevolgen voldoende kunnen worden gemitigeerd en/of gecompenseerd is ongefundeerd en onhoudbaar. Aanleg van de Rijnlandroute volgens het ZnB tracé vormt in onvoldoende mate een oplossing voor de Leidse verkeersproblematiek en is voorts onverenigbaar met internationale, nationale en provinciale regelgeving en beleid op het gebied van natuur en landschap. Alternatieven zoals de aanpak van de verkeersknelpunten, de eventueel gefaseerde Churchill Avenue of een geboorde tunnel tussen knooppunt Leiden West en de aansluiting Europaweg/A4 zijn naar verwachting veel gemakkelijker, sneller en goedkoper aan te leggen dan tot nu toe door de provincie is aangenomen of gesuggereerd. Bovendien kunnen deze alternatieven rekenen op aanzienlijk meer maatschappelijk draagvlak in de regio. Ik hoop dan ook dat deze alternatieven in het vervolgproces alsnog een eerlijke kans krijgen.

Tenslotte sluit ik mij in algemene zin graag aan bij de zienswijzen welke zijn ingediend door of namens het Bewonersgroepenoverleg Rijnlandroute en de daarbij aangesloten organisaties.

Hoogachtend,

[w.g.]

mr. F.H.J. von der Assen

Van Slingelandtplantsoen 18  
2253 WT Voorschoten

Cc: Leden van Provinciale Staten