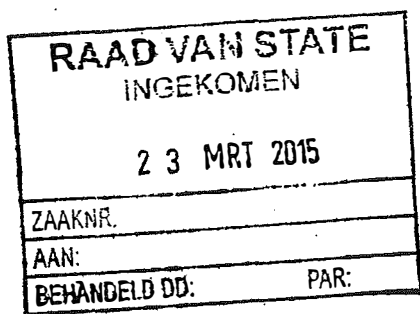


Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Nrs. 201500779/1/R6; 201501216/1/R6; 201501213/1/R6 en 201501507/1/R6

Verweerschrift



namens:

Provinciale Staten van Zuid-Holland
gevestigd te Den Haag
advocaat: mr. Elisabeth C.M. Schippers

inzake:

de beroepen tegen het besluit van 10 december 2014 tot vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute

en namens:

de Minister van Infrastructuur en Milieu
gevestigd te Den Haag
advocaat: mr. Elisabeth C.M. Schippers

inzake:

de beroepen tegen de vaststelling van het Tracébesluit A44 RijnlandRoute op 17 december 2014

en namens:

de Minister van Infrastructuur en Milieu
gevestigd te Den Haag
advocaat: mr. Elisabeth C.M. Schippers

inzake:

de beroepen tegen de vaststelling van het Tracébesluit A4 RijnlandRoute op 17 december 2014

en namens:

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland

gevestigd te Den Haag

advocaat: mr. Elisabeth C.M. Schippers

inzake:

de beroepen tegen het Besluit hogere
grenswaarden wegverkeerslawaaï Inpassingsplan
RijnlandRoute van 10 december 2014.

INHOUDSOPGAVE

INLEIDING

1.	Waarom de RijnlandRoute?	5
2.	Voorkeursalternatief	8
3.	MER	12
4.	De besluiten	13
5.	De beroepen	16
1.	B.P.F. Appel, A. Kooij, O.M. Harms, S.M. Boeschoten	21
2.	Autobedrijf De Graaf B.V., De Graaf Zaunerholding B.V., A.F. de Graaf, D.J.C. de Graaf	35
3.	Belangenvereniging Krimwijk	38
4.	Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel en de daarop aansluitende straten in de wijk Stevenshof, Leiden	46
5.	Bewonersvereniging "Het Wedde"	61
6.	Bewonersvereniging Zuiderzeehelden	69
7.	G.C.M. Knijnenburg (Camping Maaldrift)	80
8.	College van burgemeester en wethouders en de raad van de gemeente Katwijk	87
9.	F. Colombijn en G. Colombijn-van Loon	98
10.	Familie Van de Velde	112
11.	Familie Wijnen	117
12.	J. Hoogendoorn	122
13.	M. Heringa-Spierings	128
14.	M. Hoogeveen-Gieling	137
15.	Katwijkse Ondernemersvereniging en Marina Rijnsburg	141
16.	F.J. Kooper	146
17.	M.C. Kroon	152
18.	De heer T.B.P. Lamme en mevrouw L.A. van Albada	169
19.	W. Leeuwenburgh	179
20.	Burgemeester en wethouders van de gemeente Leidschendam-Voorburg	185
21.	McDonald's Nederland B.V.	192
22.	J. van Meijgaarden	194
23.	Vereniging Milieudefensie	202
24.	Nalco Europe B.V.	217
25.	E.S.M. Niersman	233
26.	J.G.J.M. Noordhuizen	240
27.	H.A. Nuhoff en J. Visser	244
28.	Ontwikkelingscombinatie Park Allemansgeest C.V.	262
29.	Recreatiecentrum Vlietland B.V.	270

30.	Rijnlandse Molenstichting	295
31.	G. Schramm	299
32.	Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland	308
33.	Stichting Belangenbehartiging Oostvlietpolder	358
34.	Stichting tot Behoud van Cultuurhistorische Buitenplaatsen	361
35.	W.H.L. van der Post	366
36.	A.A.P. van Schie-van Santen, J.M.J. van Schie en W.H.M. van Schie	372
37.	Vastgoedbedrijf Universiteit Leiden	381
38.	Vereniging Bewoners Vrouwenweg	382
39.	Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten	390
40.	Vereniging Vrienden Oostvlietpolder	416
41.	Vereniging Vrienden van Vlietland	434
42.	VVE Lotte Beesestraat 65-79	439
43.	V.O.F. E.S. Beukeboom h.o.d.n. Koffiehuis Kanaalzicht	446
44.	Wijkraad Stevenshof	449
45.	Fietsersbond Leiden e.o.	496
46.	Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad e.o.	503
47.	H. Tegelaar	512
48.	A.W.N. Alkemade	515
49.	F.M. Veendorp en R. Moorman	517
50.	W.J. Verboon en D. Versteeg	525
51.	J.L.M. Voorham, Voorham Bronbemaling B.V. en Seekoei B.V.	532
	CONCLUSIE	535

INLEIDING

1. Waaron de RijnlandRoute?

De RijnlandRoute is een nieuwe wegverbinding tussen Katwijk en de A4 bij Leiden en daarmee een nieuwe oost-westverbinding voor de regio Holland-Rijnland. De regio Holland-Rijnland heeft een bijzonder karakter. Het gebied ligt ingeklemd tussen de Amsterdamse regio aan de noordzijde en de Haagse en Rotterdamse regio's aan de zuidzijde. De regio Holland-Rijnland heeft 400.000 inwoners. Naast de stedelijke kernen Leiden en Katwijk zijn er ook diverse landelijk gelegen kernen. Het is een sterke economische regio met een grote variatie aan bedrijvigheid en werkgelegenheid.

In de huidige situatie is al sprake van een toenemende druk op de infrastructuur, vooral in oost-westrichting. De verkeersafwikkeling in noord-zuidrichting wordt met de snelwegen A4 en A44 voldoende gefaciliteerd. Er zitten echter met de N206 als belangrijkste oost-westverbinding te weinig 'treden op de trap'. Door de slechte doorstroming op de N206 is de verkeersafwikkeling en daarmee de bereikbaarheid van de regio Holland-Rijnland slecht. De andere oost-westverbinding - de N14 - ligt verder naar het zuiden bij Den Haag en daarmee te ver weg om een goede aanvulling op de N206 te bieden. In de komende jaren vinden echter diverse (grootschalige) ruimtelijke ontwikkelingen plaats, die zich vooral concentreren rondom de N206 tussen Katwijk, de A44 en de A4. De capaciteitsproblemen van het huidige netwerk worden daardoor alleen nog maar groter.

De noodzaak van de RijnlandRoute komt voort uit diverse bestaande knelpunten, te weten:

- *Slechte doorstroming N206*

De N206 loopt tussen Katwijk en de A4 door Leiden. Binnen de regio Holland-Rijnland vormt de N206 de belangrijkste oost-westverbinding, maar deze blijft in kwaliteit beduidend achter bij de hoogwaardig vormgegeven noord-zuidverbindingen A4 en de A44. De N206 behoort tot één van de drukste wegen in de regio en zit aan zijn capaciteit. De doorstroming op de N206 is slecht. Het gaat hierbij meer concreet om de Ir. G. Tjalmaweg in Katwijk en de Plesmanlaan, Lelylaan, Churchillaan en Europaweg in Leiden. De reistijd tussen de A4 en A44 via de N206 bedraagt gemiddeld twintig minuten. Het aantal voertuigverliesuren is hoog.

- *Slechte bereikbaarheid regio belemmert groei*

Doordat de belangrijkste oost-westverbinding overbelast is, wordt de regio belemmerd in haar groei. De potentie van de ruimtelijk economische ontwikkeling in de regio kan

niet worden benut. Die zorgen namelijk voor een toename van het verkeer in de toekomst. Opstoppingen nemen toe, vertragingen nemen toe en de doorstroming verslechtert nog meer.

- *Infrastructuurnetwerk niet robuust*

Het (hoofd)wegennet in de regio Holland-Rijnland is sterk noord-zuid georiënteerd. De A4 en de A44 zijn de belangrijkste (inter)nationale transportassen. Beide snelwegen verbinden de regio Holland-Rijnland met de regio Amsterdam in het noorden en de regio Den Haag en Rotterdam in het zuiden. Oost-westverbindingen (behalve meer naar het zuiden, bij Den Haag de N14) ontbreken in dit netwerk, waardoor veel doorgaand verkeer over de huidige N206 en daarmee door Leiden rijdt. Dit netwerk is niet robuust en gevoelig bij calamiteiten.

- *Verkeersveiligheid onvoldoende*

Doordat het verkeersnetwerk ontoereikend is, kiest een deel van het verkeer om te sluipen via wegen die qua verkeersveiligheid niet geschikt zijn voor doorgaand verkeer, zoals bijvoorbeeld via de Voorschoterweg en de Sandtweg in het centrum van Katwijk. Dit sluipverkeer heeft een negatief effect op de verkeersveiligheid.

- *Leefbaarheid onder druk*

Het feit dat het verkeer de overbelaste N206 gaat mijden en een andere minder geschikte routes kiest heeft ook negatieve gevolgen voor de leefbaarheid. De luchtkwaliteit verslechtert en de geluidsoverlast neemt toe langs sluiproutes in een aantal (woon)gebieden. Daarbij levert de hoge verkeersbelasting op de N206 corridor binnen Leiden ook hinder voor de omgeving. Hierbij gaat het voornamelijk om geluidsoverlast van (optrekkend) verkeer en barrièrewerking (slechte oversteekbaarheid van de N206 voor kruisend verkeer).

De RijnlandRoute biedt een belangrijke oplossing voor al deze knelpunten:

- *Doorstroming op N206 verbetert*

De RijnlandRoute ontlast de N206 en zorgt daarmee voor een betere doorstroming op die weg. De reistijd tussen de A4 en de A44 via de RijnlandRoute bedraagt in 2030 in de spits slechts circa drie minuten. Het gedeelte van de A44 tot Katwijk is circa vier minuten. Hiermee komt de totale reistijd van de A4 tot aan Katwijk uit op zeven minuten. Dat is aanzienlijk sneller dan de huidige twintig minuten via de N206 (Churchillaan).

Het aantal voertuigverliesuren binnen het projectgebied neemt af met maar liefst 21%. Dit effect wordt met name bereikt op het onderliggend wegennet, omdat de doorstroming daar verbetert (door een afname van het verkeer) en files rondom knelpunten afnemen. Zo neemt bijvoorbeeld de gemiddelde snelheid op de Europaweg van de A4 naar het Lammenschansplein in 2030 in de avondspits met de RijnlandRoute toe van 13 km/u in de referentiesituatie naar 63 km/u met de RijnlandRoute.

- *Betere bereikbaarheid regio*

Doordat de doorstroming van de N206 verbetert en er een nieuwe oost-westverbinding aan het netwerk wordt toegevoegd wordt de regio veel beter bereikbaar. Ruimtelijke economische ontwikkelingen kunnen doorgang vinden.

- *Robuuster wegennet*

Het netwerk wordt door de aanleg van de RijnlandRoute robuuster en daarmee minder gevoelig voor incidenten en calamiteiten. Door de extra verbinding in de regio Holland-Rijnland tussen de A44 en de A4, naast de bestaande N206 en de N14, is er altijd een goede alternatieve route beschikbaar bij een incident of calamiteit op één van de routes.

- *De verkeersveiligheid verbetert*

Met de aanleg van de RijnlandRoute rijdt er meer verkeer via de hoofdwegen en wordt er minder gebruik gemaakt van het onderliggend wegennet. Het risico op een ongeval op het onderliggend wegennet is bij benadering een factor 3 à 4 hoger dan het risico op een ongeval op hoofdwegen. Procentueel gezien betreft het ook meer zwaardere ongevallen dan op de hoofdwegen. Met de RijnlandRoute wordt het juist op het onderliggend wegennet rustiger en dat zorgt voor een positief effect op de verkeersveiligheid.

- *Verbetering van de leefbaarheid*

Het huidige sluipverkeer heeft een alternatieve snellere route via de RijnlandRoute. Het sluipverkeer zal daarmee verdwijnen uit een aantal (woon)gebieden en wegen waar nu de milieuoverlast onder druk staat. Dit geldt in het bijzonder voor de Voorschoterweg en het centrumverkeer van Katwijk. Het wegvallen van sluipverkeer leidt tot een verbetering op het punt van de luchtkwaliteit en de geluidbelasting. Hetzelfde geldt voor het de omgeving van het tracé van de N206 zelf in Leiden (Churchillaan), ter hoogte van de kruising met de Haagweg. Doordat het verkeer verplaatst naar de RijnlandRoute, nemen hier de intensiteiten in 2030 met 20% af. Dit geeft een aanzienlijke verbetering van de leefkwaliteit ter plaatse.

Nut en noodzaak van de RijnlandRoute staan, kortom, buiten kijf.

Nut en noodzaak van de RijnlandRoute zijn toegelicht in paragraaf 1.1 van het Inpassingsplan, in paragraaf 1.1 van de beide Tracébesluiten en in hoofdstuk 3 van het 1^e Fase MER RijnlandRoute.

2. Voorkeursalternatief

De zoektocht naar het voorkeursalternatief, zoals dat uiteindelijk terecht is gekomen in het Inpassingsplan, is gestart in 2005, met een verkenning van zes potentiële tracés. Daarbij werd onderscheid gemaakt in tracés ten westen en ten oosten van de A44 en in oplossingen aan de huidige route door Leiden en oplossingen in de vorm van een nieuwe verbinding ten zuiden van Leiden. Van de zes potentiële tracés bleken er uiteindelijk twee niet haalbaar. De vier resterende potentiële tracés en de varianten daarbinnen, werden gecombineerd tot acht alternatieven. Op basis van de resultaten van deze verkenning, en de in dat kader opgestelde MKBA, hebben Provinciale Staten op 25 juni 2008 een voorkeurstracé vastgesteld (N11-West), alsook een Nulplus alternatief (opwaardering van de bestaande infrastructuur). Als gevolg van een amendement zijn er nog eens twee tracévarianten aan toegevoegd, het Nulplus(plus) alternatief (Churchill Avenue) en het spoortracé.

Ten tijde van het besluit van Provinciale Staten over de MKBA en het voorkeurstracé lag een ontwerp voor een zesde partiële herziening van het streekplan Zuid-Holland West met bijbehorend Plan-MER ter visie. Deze herziening had onder meer betrekking op de RijnlandRoute. De indicatieve weergave van het tracé voor de RijnlandRoute in het oorspronkelijke streekplan uit 2003 voorzag namelijk niet in een formeel ruimtelijk kader op basis waarvan de realisatie van de RijnlandRoute mogelijk werd gemaakt. In het Plan-MER ten behoeve van de zesde partiële herziening zijn de effecten van de RijnlandRoute op diverse (milieu)thema's beschreven.

Uiteindelijk zijn in die zesde partiële herziening van het streekplan drie alternatieven van de RijnlandRoute beschouwd, te weten:

- N11-West
- Nulplus(plus)
- Spoortracé

De zesde partiële herziening is vastgesteld op 25 februari 2009.

Op 27 mei 2009 hebben Provinciale Staten richtlijnen voor het project-MER vastgesteld. Omdat het aantal varianten te groot was om in één keer diepgaand te onderzoeken is er voor gekozen het project-MER in twee fasen op te stellen. Het doel

van het MER 1^e Fase was om het aantal alternatieven en varianten te trechteren. Op basis van de richtlijnen die door Provinciale Staten waren vastgesteld is het MER 1^e Fase gestart met in totaal 8 varianten, verdeeld over 3 alternatieven:

- N11-West (4 varianten)
- Nulplus (3 varianten, waaronder nulplus (plus))
- Spoortracé (één variant)

In dezelfde periode werd gestart met een verkenning Integrale Benadering Holland Rijnland (IBHR) met als doel te komen tot een bestuurlijk gedragen voorkeursbesluit met een pakket maatregelen en doelen, bestaande uit de RijnlandRoute in samenhang met andere ruimtelijke en economische ontwikkelingen. In het kader van die verkenning zijn voor wat betreft de RijnlandRoute drie varianten onderzocht, waarvan Zoeken naar Balans uiteindelijk op 29 oktober 2009 tijdens een bestuurlijk overleg is gekozen als voorkeursvariant. Vervolgens is deze variant toegevoegd aan het MER 1^e fase. Het MER 1^e fase omvatte daarmee uiteindelijk in totaal 9 onderzochte varianten.

De in het MER 1^e Fase onderzochte alternatieven zijn weergegeven in figuur 4.1 in het rapport 1^e Fase MER RijnlandRoute (blz. 31). Deze figuur is voor de overzichtelijkheid als **bijlage 1** bij dit verweerschrift gevoegd. De diverse alternatieven en varianten zijn beschreven in paragraaf 4.2 e.v. van het rapport (blz. 32 e.v.).

Op 24 februari 2010 is het MER 1^e Fase door Provinciale Staten vastgesteld en is tevens het aantal in het MER 2^e Fase te onderzoeken alternatieven en varianten bepaald. Deze keuze is gemaakt op basis van een vergelijking van de in het MER 1^e Fase onderzochte varianten op de volgende aspecten: probleemoplosserid vermogen (doelbereik), milieu (leefomgeving en natuurlijke omgeving), maakbaarheid en kosten. Uiteindelijk is ervoor gekozen niet het alternatief nulplus variant 3 (met tunnel), maar het daarmee goeddeels vergelijkbare alternatief Churchill Avenue zelfstandig en integraal mee te nemen in het MER 2^e Fase.

Verder is nog een aantal faseringsopties toegevoegd. Het totaal in het MER 2^e Fase aantal onderzochte varianten kwam daarmee op zeven, te weten:

- N11-West, variant 2
- N11-West, variant 4
- Churchill Avenue
- Churchill Avenue gefaseerd
- Zoeken naar Balans
- Zoeken naar Balans A
- Zoeken naar Balans F

De in het MER 2^e Fase onderzochte alternatieven en varianten zijn beschreven in paragraaf 3.4 t/m 3.10 van het Milieueffectrapport RijnlandRoute (tweede fase) Hoofdrapport 2.0, blz. 28 e.v.

Naar aanleiding van het tussentijdse toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. van 24 augustus 2011 is besloten het MER 2^e Fase op onderdelen aan te vullen. Daarbij is een gewijzigd ontwerp van het alternatief Churchill Avenue meegenomen.

In de periode dat het MER 2^e Fase werd aangepast en aangevuld werd al wel duidelijk dat Zoeken naar Balans en Churchill Avenue de meest kansrijke tracés vormden. Voor het alternatief N11 West geldt dat de kosten niet in verhouding staan tot de verbetering die de weg oplevert. Het alternatief is verder verkeerskundig niet beter of onderscheidend ten opzichte van Zoeken naar Balans. Daarnaast laat de landschappelijke inpassing te wensen over.

In april 2012 is het MER 2^e Fase gereed. In diezelfde periode is in de Nota Voorkeursalternatief afgewogen welk tracé de voorkeur verdient. Dit is gebeurd aan de hand van de volgende criteria:

- Probleemoplossend vermogen op het gebied van infrastructuur
- Kosten
- Risico's
- Milieueffecten (MER)
- MKBA en economisch effect
- Ruimtelijke kwaliteit

De keuze is daarbij gevallen op Zoeken naar Balans. De hoofdargumenten daarvoor zijn:

- Betere doorstroming en bereikbaarheid in de regio Holland-Rijnland.
- Het tracéalternatief is toekomstvast in 2030. Dat is bij Churchill Avenue niet het geval.
- Zoeken naar Balans is te optimaliseren binnen het beschikbare budget. Churchill Avenue kent een dekkingstekort van € 229 miljoen, zelfs als het extra inpassingsbudget uit het Hoofdlijnenakkoord 2011-2015 voor dit alternatief beschikbaar zou zijn.
- De maatschappelijke baten zijn bijna twee keer zo hoog als de kosten (een factor 1,9). Bij Churchill Avenue is dit 1,3.
- Er is bij Zoeken naar Balans, in tegenstelling tot Churchill Avenue, geen discussie over interpretatie van de Tunnelwet. Daarmee is duidelijk dat Zoeken naar Balans in principe vergunbaar is.

- Dankzij Zoeken naar Balans komen er rond Leiden twee aansluitingen op het hoofdwegennet bij. Dit zorgt ervoor dat het oost-westverkeer beter over de knooppunten langs de A4 en A44 wordt verdeeld.

Zie voor een verdere onderbouwing van deze argumenten de Nota Voorkeursalternatief van 16 mei 2012.

Provinciale Staten hebben in hun vergadering van 27 juni 2012 het voorkeurstracé vastgesteld. In de Nota Voorkeursalternatief komt ook een uitvoeringsvariant van het voorkeursalternatief aan bod: Zoeken naar Balans Optimaal. Die variant bevat een aantal optimalisaties ten opzichte van Zoeken naar Balans die doorgevoerd konden worden als gevolg van een extra bijdrage van € 100 miljoen uit het Hoofdlijnenakkoord 2011-2015 van Gedeputeerde Staten. Bij de vaststelling van het voorkeursalternatief worden vijf moties aangenomen waarin Gedeputeerde Staten worden verzocht de inpassing van onderdelen van het voorkeurstracé nader uit te werken en na te gaan of er nog verdere inpassing mogelijk is. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het tracédeel bij Katwijk en het tracédeel ter hoogte van Voorschoten.

Zoeken naar Balans Optimaal bestaat uit de variant Zoeken naar Balans F, maar met een weg van 2x2 in plaats van 2x1 rijstroken en extra inpassingsmaatregelen, te weten:

- Het ongelijkvloers maken van de aansluiting op de N441 in combinatie met een tweede aansluiting Valkenburg ter hoogte van de Kleine Watering. De N441 vanuit Wassenaar wordt via een parallelweg langs de N206 aangesloten op deze ongelijkvloerse kruising.
- Knoop Maaldrift wordt uitgevoerd als een volledige aansluiting op de A44, waarbij de aansluitingsbogen onder de A44 doorlopen.
- Er wordt een 350 m langere tunnel ter hoogte van Voorschoten aangelegd. De totale tunnellenlengte komt daarmee op circa 950 m wat de impact van de RijnlandRoute op Voorschoten verkleint.
- De inpassing van de RijnlandRoute in de Oostvlietpolder wordt geoptimaliseerd. De strook van 80 meter die ligt tussen de weg het recreatiegebied Vlietland zal bijvoorbeeld gebruikt worden voor het aanbrengen van wallen, bomen en recreatieve voorzieningen.

Het is deze variant Zoeken naar Balans Optimaal die is uitgewerkt in het Inpassingsplan en de beide Tracébesluiten. Deze keuze is, zoals uit het voorgaande blijkt, het resultaat van een uiterst zorgvuldig afwegingsproces. Daarbij heeft uitgebreide consultatie, participatie en inspraak van de omgeving plaatsgevonden.

Zie voor een overzicht van de diverse consultatie-, participatie- en inspraakmomenten [bijlage 2](#) bij dit verweerschrift.

Provinciale Staten hebben in alle redelijkheid tot hun uiteindelijke keuze kunnen komen. Die keuze is uitvoerig gemotiveerd in de Nota Voorkeursalternatief. Het alternatief Churchill Avenue is lange tijd ook als een kansrijk tracé beschouwd, maar is het uiteindelijk, op basis van diverse en goed onderbouwde argumenten, niet geworden.

3. MER

De m.e.r.-procedure is, als gezegd, uitgevoerd in twee fasen. Het MER 1^e Fase geeft een beschrijving van de milieueffecten op hoofdlijnen. Op basis hiervan hebben Provinciale Staten een keuze gemaakt voor verder onderzoek naar vier alternatieven en drie faseringsvarianten. In het MER 2^e Fase zijn al deze alternatieven en varianten gedetailleerd onderzocht op hun effecten op verkeer en milieu. Het complete MER is ter toetsing voorgelegd aan de Commissie m.e.r.. In het voorlopig toetsingsadvies van 18 oktober 2012 heeft de Commissie m.e.r. een aantal tekortkomingen gesignaleerd. Naar aanleiding daarvan is het MER 2^e Fase aangevuld (versie 2.0). In haar definitieve toetsingsadvies van 29 november 2012 concludeert de Commissie m.e.r. dat het MER en de aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het Inpassingsplan RijnlandRoute.

De Commissie m.e.r. heeft bij dit oordeel niet kunnen betrekken de optimalisaties van het voorkeursalternatief die na het gereedkomen van het MER 2^e Fase, onder meer naar aanleiding van de diverse moties, zijn doorgevoerd. De Commissie m.e.r. adviseert in haar toetsingsadvies om aan te geven wat de consequenties van de optimalisaties zijn voor de alternatievenvergelijking. Zij geeft daarbij aan dat dit kan door een nadere uitwerking of tweede aanvulling op het MER of in de toelichting op het Inpassingsplan. Verweerders hebben voor deze laatste optie gekozen.

De consequenties voor de alternatievenvergelijking zijn onderzocht door Tauw in de "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute Tweede Fase". Deze notitie is als bijlage bij de Toelichting op het Inpassingsplan gevoegd. Door de doorgevoerde optimalisaties wijken de milieueffecten lokaal deels af van de in het MER 2^e Fase onderzochte effecten. In alle gevallen betreft het een verbetering van de in het MER 2^e Fase voorspelde milieusituatie, dan wel zijn de effecten per saldo gelijkwaardig te beoordelen met de in het MER 2^e Fase beschreven effecten. Omdat het vooral lokale effecten betreft, verandert de onderlinge vergelijking van de alternatieven, zoals in het MER 2^e Fase beschreven, niet. De optimalisaties leiden niet tot een andere uitkomst van de weging van de alternatieven uit het MER 2^e Fase. Het alternatief Zoeken naar Balans scoorde op milieueffecten niet beter dan de overige alternatieven en is om andere redenen als voorkeursalternatief gekozen (o.a. doorstroming en bereikbaar, toekomstvastheid en kosten en baten). Door de

optimalisaties scoort het voorkeursalternatief nu beter op het criterium "milieu", wat alleen maar meer reden is om voor dit alternatief te kiezen.

Verder zijn uiteraard de (milieu)effecten van het geoptimaliseerde ontwerp gedetailleerd onderzocht. Daarbij zijn alle milieueffecten opnieuw bepaald op basis van de meest actuele ontwerpinzichten en op een hoger detailniveau, passend bij het ontwerpniveau en het karakter van het ruimtelijk plan. De betreffende rapporten zijn bijlage bij de Toelichting bij het Inpassingsplan.

Ten tijde van de vaststelling van het Inpassingsplan was – kortom – alle milieuinformatie voorhanden.

Diverse appellanten betogen dat er vanwege de ontwerp-optimalisaties een tweede aanvulling op het MER had moeten komen. Onder de gegeven omstandigheden was dat echter niet nodig. De Commissie m.e.r. geeft in haar toetsingsadvies nota bene zelf aan dat de milieueffecten van het gewijzigde voorkeursalternatief en de gevolgen daarvan voor de vergelijking van de alternatieven aangegeven kunnen worden in de toelichting op het Inpassingsplan.

4. De besluiten

Combinatie Inpassingsplan en Tracébesluiten

Er zijn vier besluiten genomen die gezamenlijk het project RijnlandRoute mogelijk maken.

De RijnlandRoute betreft een provinciaal project van provinciaal belang en is gemeentegrensoverstijgend. Er is om die reden een provinciaal inpassingsplan opgesteld. Een deel van de RijnlandRoute heeft betrekking op het hoofdwegennet, namelijk waar het gaat om de aanpassingen aan de A44 en A4. Voor deze delen zijn conform artikel 8, aanhef en b, onder 2, van de Tracéwet door de minister van IenM tracébesluiten vastgesteld.

Provinciale Staten hebben op 9 juli 2014 de Visie Ruimte en Mobiliteit vastgesteld (VRM). Hoofddoel van de VRM is het scheppen van voorwaarden voor een economisch krachtige regio. Om dit doel te bereiken is van belang dat ontbrekende schakels en capaciteitsverruiming in het infrastructuurnetwerk ruimtelijk worden gereserveerd. Daartoe heeft de provincie in het Programma Mobiliteit een lijst met reserveringen opgenomen en zijn gebiedsgerichte uitwerkingen opgesteld. De aanleg van de verbinding tussen de A4 en de A44 is hierin opgenomen en maakt daarmee deel uit van het provinciale ruimtelijke en mobiliteitsbeleid. Daarmee betreft de aanleg van deze verbinding een project waarbij sprake is van provinciale belangen. Hiervoor is conform artikel 3.26, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening door Provinciale Staten een inpassingsplan vastgesteld. Het project RijnlandRoute wordt daarmee op de juiste

wijze planologisch mogelijk gemaakt.

Bij het vaststellen van de begrenzing van een inpassingsplan komt Provinciale Staten beleidsvrijheid toe. De grens van deze beleidsvrijheid is dat het inpassingsplan niet mag worden vastgesteld in strijd met een goede ruimtelijke ordening of anderszins in strijd met het recht.

Vgl. AbRvS 28 november 2012, nr. 200909832/1/R1 (bp. "Binckhorst (Nieuw Binckhorst Zuid)"), r.o. 14.3 en AbRvS 3 december 2008, nr. 200703693/1 (tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel), r.o. 2.7.4.

Bij de voorbereiding van de besluitvorming is één milieueffectrapportage voor het project RijnlandRoute gemaakt, waarin de milieueffecten van het project als geheel zijn beschouwd. Ook voor de concrete toetsing aan de wettelijke eisen is per milieuaspect telkens één rapport opgesteld voor het project als geheel (bijvoorbeeld luchtkwaliteit, natuur, water, externe veiligheid) dan wel zijn de effecten van het project in samenhang gezien (geluid). Uit de m.e.r. en de deelonderzoeken voor de afzonderlijke milieuaspecten blijkt dat het project niet in strijd is met de eisen van een goede ruimtelijke ordening of anderszins met het recht.

Voor de duidelijkheid is in de toelichting bij het Inpassingsplan en de Tracébesluiten duidelijk de samenhang tussen deze besluiten nog eens toegelicht.

Zie:

- Inpassingsplan, Toelichting, paragraaf 1.5.3;
- Tracébesluit A4, Toelichting, paragraaf 1.3;
- Tracébesluit A44, Toelichting, paragraaf 1.3.

Het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan en de Tracébesluiten zijn tegelijk bekend gemaakt. De beroepstermijn was hetzelfde. Op die manier kon met één beroepschrift tegen de verschillende besluiten worden volstaan.

Inpassingsplan RijnlandRoute

Het Inpassingsplan voorziet – als gezegd – in de planologische basis van het deel van de RijnlandRoute dat betrekking heeft op de (nieuwe) provinciale wegen.

Zo maakt het Inpassingsplan ruimte voor een nieuwe verbindingsweg tussen de A4 en de A44. De nieuwe weg wordt grotendeels verdiept en ondergronds aangelegd. Het ondergrondse traject bestaat uit een boortunnel van circa 2500 meter lang. De RijnlandRoute gaat de boortunnel in aan de westzijde van het spoortraject Leiden-Den Haag en komt de tunnel uit na het Rijn-Schiekanaal om vervolgens aan te sluiten op de parallelstructuur van de A4. Door deze wijze van inpassing is de uitstraling naar de omgeving relatief beperkt. Door een verdiepte ligging blijven de belangrijke veenwatering en de polderkarakteristiek gehandhaafd en is uitstraling van geluid naar de omgeving beperkt.

Het Inpassingsplan voorziet verder in de aanpassing van het bestaande tracé van de N206 (Ir. J. Tjalmaweg) tussen de aansluiting op de Wassenaarseweg (N441) en de aansluiting Leiden-West. De weg wordt uitgebreid naar 2x2 rijstroken en opgewaarderd tot regionale stroomweg. Op dit tracé krijgt de RijnlandRoute twee ongelijkvloerse aansluitingen op het onderliggend wegennet, Valkenburg I en Valkenburg II. Op deze wijze wordt voorzien in goede aansluitingen op het onderliggende wegennet. Ter plaatse van de aansluitingen wordt de RijnlandRoute verdiept aangelegd.

Het Inpassingsplan bevat ook de planologische basis voor infrastructurele aanpassingen bij het Lammenschansplein en omgeving in Leiden. De Europaweg wordt verbreed naar 2x2 rijstroken en de Lammebrug wordt vernieuwd. De nieuwe brug wordt breder en hoger, zodat minder brugopeningen nodig zijn en het wegverkeer beter kan doorstromen. Ook de Trekvlietbrug wordt verhoogd en bovendien uitgevoerd als vaste brug.

Het Inpassingsplan bevat verder onder meer maatregelen op het gebied van geluid, flora en fauna en water zodat gevolgen naar de omgeving worden beperkt.

Tracébesluit A44

Het Tracébesluit A44 voorziet tussen km. 17,2 en km. 20,4 in een uitbreiding van de weg. Zowel richting Den Haag als richting Amsterdam komen er tussen de aansluiting Leiden-West en het nieuw aan te leggen knooppunt Ommedijk twee rijstroken bij. Als gevolg van de verbreding van de A44 wordt ten westen van de bestaande brug over de Oude Rijn een nieuwe brug gerealiseerd. De bestaande busbrug wordt geamoveerd. De knoop Leiden-West wordt aangepast.

De A44 is binnen het stedelijk gebied zo compact mogelijk ingepast. In de open polder en ter plaatse van de overgang van de polder naar de landgoederenzone is er bewust gekozen voor het verdiept aanleggen van de verbindingswegen van het knooppunt Ommedijk, om zo de openheid van het landschap en de bestaande zichtlijnen te waarborgen. Tevens is in het ontwerp een ecologische verbinding meegenomen.

Het Tracébesluit bevat verder, net als het Inpassingsplan, diverse maatregelen op het gebied van geluid (stiller asfalt en schermen), flora en fauna en water.

Daarnaast voorziet het Tracébesluit in nieuwe en verplaatste referentiepunten en nieuwe en gewijzigde geluidproductieplafonds.

Tracébesluit A4

Het Tracébesluit A4 voorziet in de aanpassing van de aansluiting Zoeterwoude-Dorp (N206/Europaweg), de aanpassing van de A4 tussen km. 34,2 en km. 38,1 en de aanleg van een nieuw knooppunt tussen de A4 en de N434 nabij Vlietland. De aanpassing van de A4 bestaat uit een verlenging van de huidige parallelbanen van de A4 vanaf de aansluiting Zoeterwoude-Dorp naar het nieuwe knooppunt Hofvliet. Iedere parallelbaan heeft twee rijstroken. De bestaande (hoofd)rijbanen van drie rijstroken worden omgebouwd naar twee rijstroken. Er wordt in iedere richting dus één rijstrook aan de A4 op dit deel toegevoegd.

De A4 is zodanig ingepast dat landschappelijke en cultuurhistorische waarden zoveel mogelijk worden ontzien. Om ruimtebeslag op het Groene Hart te voorkomen (naast een Nationaal Landschap, ook een belangrijk weidevogelgebied) is het nieuwe knooppunt Hofvliet zo compact mogelijk vormgegeven en is de A4 hier in westelijke verschoven. Niet alleen wordt hiermee dus het Groene Hart ontzien, ook de cultuurhistorische Meerburgerwatering blijft onaangetast en de molen Zelden van Passe kan op haar historische plek behouden blijven.

Het Tracébesluit bevat verder, net als het Inpassingsplan en het Tracébesluit A44, diverse maatregelen op het gebied van geluid (stiller asfalt), flora en fauna en water. Daarnaast voorziet ook dit Tracébesluit in nieuwe en verplaatste referentiepunten en nieuwe en gewijzigde geluidproductieplafonds.

Besluit hogere grenswaarden

Het Besluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï Inpassingsplan RijnlandRoute is op 10 december 2014 door het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland genomen. Het Besluit hogere grenswaarden betreft de ambtshalve vaststelling van hogere waarden op grond van de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) voor 148 woningen in de gemeenten Leiden, Katwijk en Oegstgeest, die te maken krijgen met een hogere geluidsbelasting vanwege de aanleg van de RijnlandRoute. Het ontwerpbesluit heeft van 28 maart tot en met 8 mei 2014 ter inzage gelegen.

5. De beroepen

Het Inpassingsplan, het Tracébesluit A4 en het Tracébesluit A44 hebben van 14 januari tot en met 25 februari 2015 ter inzage gelegen. Er zijn in totaal 51 beroepschriften binnengekomen bij uw Afdeling, ingediend door de in de tabel genoemde appellanten. In de vierde kolom is telkens aangegeven tegen welk(e) besluit(en) beroep is ingesteld, met daarachter het nummer dat uw Afdeling aan dat beroep gegeven heeft.

	Naam	Adres	Besluit(en) waartegen beroep is ingesteld (nr. Afdeling)
1.	B.P.F. Appel, A. Kooij, O.M. Harms, S.M. Boeschoten	Maria Rutgersweg 100 en 102 2331 NX Leiden	Inpassingsplan (1)
2.	Autobedrijf De Graaf B.V., De Graaf Zaunerholding B.V., A.F. de Graaf, D.J.C. de Graaf	Ommedijkseweg 22 en 24-26 2331 AT Leiden	Inpassingsplan (2) Tracébesluit A4 (1) Tracébesluit A44 (1)
3.	Belangenvereniging Krimwijk	J.P. Coenstraat 32 2251 KK Voorschoten	Inpassingsplan (3) Tracébesluit A4 (2) Tracébesluit A44 (2)

4.	Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel en de daarop aansluitende straten in de wijk Stevenshof, Leiden	Gerda Brautigamsingel 36 2331 SJ Leiden	Inpassingsplan (4)
5.	Bewonersvereniging "Het Wedde"	Het Wedde 54 2253 RG Voorschoten	Inpassingsplan (5)
6.	Bewonersvereniging Zuiderzeehelden	Jacob van Heemskercklaan 50 2253 KH Voorschoten	Inpassingsplan (6)
7.	G.C.M. Knijnenburg (Camping Maaldrift)	Maaldrift 10 2241 BN Wassenaar	Inpassingsplan (7) Tracébesluit A44 (4)
8.	College van burgemeester en wethouders en de raad van de gemeente Katwijk	Vondellaan 51 2300 AE Leiden	Inpassingsplan (8)
9.	F. Colombijn en G. Colombijn-van Loon	Marga Klompéstraat 40 2331 RX Leiden	Inpassingsplan (9) Tracébesluit A4 (3) Tracébesluit A44 (5)
10.	Familie Van de Velde	Voorschoterweg 79 2235 SG Valkenburg	Inpassingsplan (10) Tracébesluit A4 (4) Tracébesluit A44 (6)
11.	Familie Wijnen	Voorschoterweg 71B 2235 SG Valkenburg	Inpassingsplan (11) Tracébesluit A4 (5) Tracébesluit A44 (7)
12.	J. Hoogendoorn	Vlietweg 106 2323 LG Leiden	Inpassingsplan (12)
13.	M. Heringa-Spierings	Charlotte Köhlerpad 39 2331 KH Leiden	Inpassingsplan (13) Tracébesluit A44 (9)
14.	M. Hoogeveen-Gieling	Plantijnstraat 40 2321 JD Leiden	Inpassingsplan (14) Besluit hogere grenswaarden (1)
15.	Katwijkse Ondernemersvereniging en Marina Rijnsburg	Kerkstraat 11 2231 CX Rijnsburg	Inpassingsplan (15) Tracébesluit A44 (10)
16.	F.J. Kooper	Annelien Kapeynestraat 15 2331 RZ Leiden	Inpassingsplan (16)
17.	M.C. Kroon	Gerda Brautigamsingel 50 2331 SJ Leiden	Inpassingsplan (17)
18.	T.B.P. Lamme en L.A. van Albada	Vlietweg 92 2323 LG Leiden	Inpassingsplan (18) Tracébesluit A4 (7)

19.	W. Leeuwenburgh	Cor van Osnabruggelaan 104 2251 RG Voorschoten	Inpassingsplan (19)
20.	Burgemeester en wethouders van de gemeente Leidschendam-Voorburg	Raadhuisplein 1 2260 BA Leidschendam	Inpassingsplan (20) Tracébesluit A4 (8)
21.	McDonald's Nederland B.V.	Gustav Mahlerplein 50 1070 AM Amsterdam	Inpassingsplan (21) Tracébesluit A44 (11)
22.	J. van Meijgaarden	Hooglandse Kerkgracht 39 2312 HS Leiden	Inpassingsplan (22) Tracébesluit A4 (9) Tracébesluit A44 (12)
23.	Vereniging Milieudefensie	Van Hamellaan 22 2252 BM Voorschoten	Inpassingsplan (23) Tracébesluit A4 (10)
24.	Nalco Europe B.V.	Amstelveenseweg 638 1070 AG Amsterdam	Inpassingsplan (24) Tracébesluit A44 (13) Besluit hogere grenswaarden (2)
25.	E.S.M. Niersman	Vrouwenweg 57 2322 LM Leiden	Inpassingsplan (25) Besluit hogere grenswaarden (3)
26.	J.G.J.M. Noordhuizen	Domineeslaantje 11 2242 TV Wassenaar	Inpassingsplan (26) Tracébesluit A44 (14)
27.	H.A. Nuhoff en J. Visser	M. Rutgersweg 118 en 110 2331 NX Leiden	Inpassingsplan (27)
28.	Ontwikkelingscombinatie Park Allemansgeest C.V.	Hofweg 9-E 2511 AA Den Haag	Inpassingsplan (28)
29.	Recreatiecentrum Vlietland B.V.	Rietpolderweg 1 2266 BM Leidschendam	Inpassingsplan (29) Tracébesluit A4 (11) Tracébesluit A44 (15) Besluit hogere grenswaarden (4)
30.	Rijnlandse Molenstichting	Hooglandsekerkgracht 17 E 2312 HS Leiden	Inpassingsplan (30) Tracébesluit A4 (12)
31.	G. Schramm	Morssingel 69 2312 ES Leiden	Inpassingsplan (31) Tracébesluit A44 (16)
32.	Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland	Witte Singel 54 2311 BL Leiden	Inpassingsplan (32) Tracébesluit A4 (13) Tracébesluit A44 (17)

33.	Stichting Belangenbehartiging Oostvlietpolder	Vlietweg 60A 2323 LE Oostvliet	Inpassingsplan (33)
34.	Stichting tot Behoud van Cultuurhistorische Buitenplaatsen	Van Hamellaan 46 2252 BN Voorschoten	Inpassingsplan (34)
35.	W.H.L. van der Post	Vlietweg 82 2323 LG Leiden	Inpassingsplan (35)
36.	A.A.P. van Schie-van Santen, J.M.J. van Schie en W.H.M. van Schie	Noachstraat 54 2324 LT Leiden	Inpassingsplan (36) Besluit hogere grenswaarden (5)
37.	Vastgoedbedrijf Universiteit Leiden	Rapenburg 70 2311 EZ Leiden	Inpassingsplan (37)
38.	Vereniging Bewoners Vrouwenweg	Vrouwenweg 46 2322 LM Leiden	Inpassingsplan (38) Tracébesluit A4 (14)
39.	Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten	Prinses Margrietlaan 32 2252 GL Voorschoten	Inpassingsplan (39)
40.	Vereniging Vrienden Oostvlietpolder	Apollolaan 74 2324 BT Leiden	Inpassingsplan (40) Tracébesluit A4 (15) Tracébesluit A44 (21)
41.	Vereniging Vrienden van Vlietland	Postbus 1130 2260 BC Leidschendam	Inpassingsplan (41) Tracébesluit A4 (16) Tracébesluit A44 (22)
42.	VVE Lotte Beesestraat 65-79	Lotte Beesestraat 77 2331 KG Leiden	Inpassingsplan (42) Tracébesluit A44 (24)
43.	V.O.F. E.S. Beukeboom h.o.d. n. Koffiehuis Kanaalzicht	Haagweg 149 2301 EE Leiden	Inpassingsplan (43)
44.	Wijkraad Stevenshof	Nellie van Kolstraat 57 2331 GH Leiden	Inpassingsplan (44) Tracébesluit A44 (25)
45.	Fietsersbond Leiden e.o.	Annie van Hattemstraat 19 2331 MP Leiden	Tracébesluit A4 (6) Tracébesluit A44 (8)
46.	Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad e.o.	Charlotte Köhlerpad 19 2331 KH Leiden	Tracébesluit A44 (3)

47.	H. Tegelaar	Voorschoterweg 53 C 2235 SG Valkenburg	Inpassingsplan Tracébesluit A4 Tracébesluit A44 (18) Besluit hogere grenswaarden
48.	A.W.N. Alkemade	Laan van Pluymestein 36 2245 CM Wassenaar	Inpassingsplan
49.	F.M. Veendorp en R. Moorman	Rijksstraatweg 167 en 169 2245 AA Wassenaar	Tracébesluit A44 (19) Besluit hogere grenswaarden (6)
50.	W.J. Verboon en D. Versteeg	Vondellaan 51 2300 AE Leiden	Tracébesluit A44 (20)
51.	J.L.M. Voorham, Voorham Bronbemaling B.V. en Seekoei B.V.	Rijksstraatweg 179 2245 VK Wassenaar	Tracébesluit A44 (23)

Op de kaart die als **bijlage 3** bij dit verweerschrift is gevoegd, zijn de locaties van de appellanten aangeduid.

De individuele beroepschriften worden hierna in bovenvermelde volgorde besproken. De bespreking van de bezwaren vindt plaats per appellant. Als de appellant tegen meerdere besluiten beroep heeft ingesteld, maar geen onderscheid maakt qua bezwaren tegen de besluiten, dan maken verweerders dat onderscheid ook niet. Mocht de appellant wel dat onderscheid maken, dan worden de bezwaren besproken per besluit waartegen beroep is ingesteld.