

1 B.P.F. Appel, A. Kooij, O.M. Harms, S.M. Boeschoten

*Appellanten sub 1, de heer Appel en mevrouw Kooij, wonen aan de Maria Rutgersweg 100, 2331 NX te Leiden. De woning van appellanten is gelegen op 206 meter van de nieuwe verbindingsweg. Appellanten sub 2, de heer Harms en mevrouw Boeschoten, wonen aan de Maria Rutgersweg 102, 2331 NX te Leiden. De woning van appellanten is gelegen op 205 meter van de nieuwe verbindingsweg. Appellanten zijn woonachtig in de wijk Stevenshof te Leiden. De situatie van appellanten is aangegeven op **bijlage 4** bij dit verweerschrift.*

Het beroep van appellanten richt zich tegen het Inpassingsplan.

De zienswijze van appellanten tegen het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan onder hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.3.62 (aanvullend voor appellanten).

Ontvankelijkheid

- 1.1 Appellanten sub 1 geven aan een zienswijze te hebben ingediend. Appellanten sub 2 hebben geen zienswijzen ingediend, maar stellen zich op het standpunt dat zij als belanghebbenden dienen te worden aangemerkt omdat zij op nog geen 200 meter afstand wonen van het plangebied. Men kan niet redelijkerwijs worden verweten dat zij niet tijdig een zienswijze naar voren hebben gebracht. Appellanten stellen daartoe dat zij pas op 14 mei 2014 het eigendom van de woning hebben verkregen, zulks dus na de sluiting van de termijn tot het indienen van de zienswijzen. Appellanten sub 2 beperken zich daarom tot de reactie van de Provincie op de zienswijze van appellanten sub 1, waar zij zich geheel bij aansluiten.

Reactie:

Deze stelling wordt voor kennisgeving aangenomen. Provinciale Staten verzetten zich niet tegen de ontvankelijkheid van de heer Harms en mevrouw Boeschoten (appellanten sub 2).

Beroepsgronden

- 1.2 Appellanten stellen dat de provincie het onmogelijk maakt om inspraak te hebben in de besluitvorming van de provincie, doordat slechts in algemene bewoordingen is gereageerd op de door appellanten in hun zienswijze ingediende concrete bezwaren. Er is slechts verwezen naar een thematische beantwoording van een halve pagina onder 3.4 (Alternatievenafweging) van de Nota van Antwoord. Hierdoor zijn appellanten van mening dat de provincie bij haar besluit geen rekening heeft gehouden met hun bezwaren. Appellanten geven aan zich ervan bewust te zijn dat de plannen ten aanzien

van de RijnlandRoute een lange geschiedenis hebben en dat keuzes ook politiek van aard zijn en daarmee maar beperkt aan de bestuursrechter kunnen worden voorgelegd. Appellanten hebben echter de indruk dat de bestuurlijke besluitvorming na jaren van afgewogen discussie in een haastklus is veranderd, wat zich weerspiegelt in de gegeven antwoorden op de zienswijze.

Reactie:

Over het ontwerp-Inpassingsplan zijn in totaal 238 zienswijzen naar voren gebracht. Gelet op dit grote aantal zienswijzen heeft verweerder ervoor gekozen om de zienswijzen thematisch te beantwoorden. Bij deze keuze heeft onder meer een rol gespeeld dat veel indieners dezelfde onderwerpen aan de orde hebben gesteld. Waar de individuele situatie van een indiener daartoe aanleiding gaf, is ingegaan op die specifieke situatie. Daartegen verzet artikel 3:46 van de Awb zich niet. Dat niet op ieder argument ter ondersteuning van een zienswijze afzonderlijk is ingegaan, betekent niet dat het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan onvoldoende is gemotiveerd.

Zie (o.m.):

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

- 1.3 Door niet te reageren op de bezwaren van appellanten is de besluitvorming onzorgvuldig en ondeugdelijk gemotiveerd, aldus appellanten. Juist nu de provincie aan het slot van de thematische beantwoording onder 3.4 aangeeft dat ook zij op grond van voortschrijdend inzicht verbeteringen heeft doorgevoerd, is niet begrijpelijk waarom bij de onderhavige bezwaren uitsluitend wordt gereageerd door te verwijzen naar de, nota bene aan voornoemd voortschrijdend inzicht voorafgaande, "gemotiveerde besluitvorming" en "verantwoorde keuzes".

Reactie:

Onder 3.4 van de thematische beantwoording (blz. 23 Nota van Antwoord Inpassingsplan) wordt ingegaan op de alternatievenweging. Daar is uiteengezet dat mede naar aanleiding van zienswijzen in het kader van de ruimtelijke planvorming optimalisaties aan het ontwerp zijn aangebracht. Dit getuigt juist van zorgvuldige besluitvorming, doordat bij de definitieve planvorming alle betrokken belangen zijn gewogen en hebben bijgedragen aan het in het Inpassingsplan definitief neergelegde ontwerp voor de RijnlandRoute.

In dit verband wijzen Provinciale Staten ook op vaste jurisprudentie waaruit volgt dat de in de besluitvorming gemaakte keuze niet volledig overeen hoeft te stemmen met de in het MER beschreven uitvoeringen van het project. Zo'n eis zou immers betekenen dat het MER zelf reeds een definitieve keuze over het project zou moeten inhouden.

Vgl. AbRvS 4 januari 2012, nrs. 201104518/1/R4 en 201111577/1/R4, r.o. 2.14.3.

Voorts geldt op basis van vaste jurisprudentie dat het niet ongebruikelijk en in beginsel is toegestaan is om hangende besluitvormingsprocedures de beschikbare informatie aan te vullen. Het besluitvormingsproces voor de RijnlandRoute voldoet hier aan.

Vgl. AbRvS 3 december 2008, nr. 200703693/1 en AbRvS 4 januari 2012, nrs. 201104518/1/R4 en 201111577/1/R4.

- 1.4 Appellanten stellen dat de noodzaak voor een RijnlandRoute zowel in de kosten voor de overheid als voor de verstreckende inbreuk op natuur en (leef)milieu niet (voldoende) is aangetoond. De provincie stelt in de Nota van Antwoord onder 3.3 dat de noodzaak voortkomt uit met name de doorstroming in Leiden en de beperkte ontsluiting van nieuw-Valkenburg. Appellanten stellen dat de keuze voor de thans gekozen inpassing niet voldoende gemotiveerd is en ook onbegrijpelijk is, omdat de RijnlandRoute geen op- of afritten tussen de A4 en de A44 heeft en daarom niet voor een betere doorstroming in Leiden kan zorgen. Hoogstens kan het niet-bestemmingsverkeer sneller van de A4 naar de A44 en vice versa, maar dat is niet door de provincie aangevoerd. Daarnaast bestaat nieuw-Valkenburg nog niet, zodat er ook geen sprake kan zijn van een knelpunt.

Reactie:

Zoals in de Inleiding van dit verweerschrift onder paragraaf 1 is uiteengezet, is de noodzaak voor de RijnlandRoute gegeven door een slechte doorstroming op de N206, een belemmering van de groei van Leiden als gevolg van een overbelaste oost-westverbinding en een zwak infrastructuurnetwerk dat gevoelig is bij calamiteiten als gevolg waarvan de verkeersveiligheid en leefbaarheid onder druk staan.

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

waarvan doorgaand verkeer gescheiden wordt van bestemmingsverkeer voor Leiden. Omdat de RijnlandRoute juist voorziet in een extra mogelijkheid voor doorgaand verkeer, bestaat geen noodzaak voor op- en afritten tussen de A44 en de A4. Op deze manier wordt bereikt dat doorgaand oost-westverkeer via de RijnlandRoute gaat rijden, terwijl voor bestemmingsverkeer voor Leiden via de N206 de stad in kan komen. Die scheiding van verkeersstromen zorgt voor een betere doorstroming van het verkeer in Leiden. De RijnlandRoute wordt dus niet primair vanwege nieuw-Valkenburg gerealiseerd maar draagt wel bij aan een goede ontsluiting hiervan in de toekomst.

- 1.5 Appellanten stellen dat de in de toelichting op het OPIP naar voren gebrachte verkorte reistijd van 20 minuten naar 3-5 minuten niet relevant is en geen begrijpelijk argument vormt, omdat slechts ongeveer een kwart van de gebruikers van de huidige route alleen van de A4 naar de A44, of omgekeerd, reist. Volgens een kentekenonderzoek uit 2007 heeft 75% van het verkeer op de N206 in Leiden herkomst en/of bestemming in Leiden zelf. Veel relevanter is dus in hoeverre de reistijd tussen de plaatsen van herkomst en bestemming van 75% van het verkeer verbetert, maar dat wordt niet toegelicht en is dus blijkbaar niet onderzocht. Aldus heeft de provincie met het thematische antwoord op haar zienswijze haar inpassingsbesluit op dit punt niet (voldoende) gemotiveerd.

Reactie:

Het ontlasten van de N206 tussen Katwijk en de A4 is slechts één van de redenen waarom de aanleg van de RijnlandRoute noodzakelijk is. Zo beoogt de aanleg tevens het netwerk in de regio voor wat betreft de oost-westverbinding robuust te maken. De verbinding wordt hierdoor minder gevoelig voor incidenten en calamiteiten.

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

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

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

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

Op de Churchillaan (N206 Churchillbrug-Voorschoterweg) neemt de rijnsnelheid in de ochtendspits in 2020 toe van 5 km/uur naar 23 km/uur. De reistijd neemt daarmee af van 21 minuten naar 5 minuten.

Zie het MER 2^e fase, Achtergrondrapport Verkeer, bijlage 5 (Verkeerseffecten op kaart), Tabel B12.1 op blz. 103 en Tabel B12.2 op blz. 104.

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

- 1.6 Appellanten stellen dat de provincie niet heeft voldaan aan het motiverings- en het zorgvuldigheidsbeginsel ten aanzien van de door appellanten in bezwaar aangegeven simpelere en goedkopere maatregelen (verdubbelen Europaweg, verbreden Lammebrug en Trekvlietbrug, herinrichten Lammeschansplein en verbeteringen bij knoop Leiden West) om de bestaande knelpunten op te lossen. De provincie heeft in de NvA weliswaar aangekondigd om voor of na de aanleg van de RijnlandRoute deze maatregelen te willen nemen, maar zij heeft niet voldoende gemotiveerd of het beoogde doel, de verbetering van de verkeersdoorstroming, het gevolg is van de aanleg van de RijnlandRoute conform OPIP of juist vanwege deze andere maatregelen. Een simpele verwijzing in de NvA naar de MER 2^e fase is niet voldoende en niet begrijpelijk. Appellanten benadrukken dat de provincie hiermee niet heeft gemotiveerd waarom niet kan worden volstaan met alleen deze andere maatregelen, temeer daar dit veel simpelere oplossingen zijn met veel minder nadelen. Bovendien zijn ze veel goedkoper. Daarbij merken appellanten op dat de provincie in bijna alle andere stukken naar voren brengt dat financiële overwegingen zeer belangrijk zijn en zelf ertoe hebben geleid om niet voor andere oplossingen, zoals de Churchill Avenue, te kiezen. Onbegrijpelijk is daarom waarom niet (eerst) voor deze simpele en vooral goedkopere maatregelen wordt gekozen.

Reactie:

Vooropgesteld dient te worden dat het Inpassingsplan RijnlandRoute uit verschillende onderdelen bestaat. De RijnlandRoute bestaat in de eerste plaats uit een nieuwe verbinding tussen de A4 en de A44 die deels ondertunneld wordt en deels verdiept wordt aangelegd. Daarnaast worden de door appellanten gesuggereerde maatregelen ter hoogte van het Lammeschansplein en de knoop Leiden West eveneens getroffen om de doorstroming van verkeer beter te maken en derhalve de bereikbaarheid van Leiden te optimaliseren. Deze maatregelen alleen zijn niet probleemoplossend.

De reden om voor dit pakket maatregelen te kiezen in plaats van het alternatief Churchill Avenue is gelegen in het feit dat de RijnlandRoute in combinatie met deze maatregelen in Leiden het meest probleemoplossend vermogen hebben en bovendien toekomstbestendig zijn. De gekozen oplossing maakt het verkeerssysteem in Holland Rijnland robuuster omdat er naast de huidige N206 een tweede oost-westverbinding wordt gerealiseerd.

Zie Nota Voorkeursalternatief, blz. 7-8.

In de Nota Voorkeursalternatief is voorts uiteengezet dat de kosten van het geoptimaliseerde Zoeken naar Balans-alternatief passen binnen het budget dat voor de RijnlandRoute is vastgesteld terwijl de kosten van het alternatief Churchill Avenue dit budget ruimschoots overstijgen met € 229 miljoen. Zelfs met optimalisaties voor het alternatief Churchill Avenue, blijft dit alternatief ruim boven het budget van € 931 mln en scoort daarmee op het criterium van kosten nog steeds lager dan het alternatief Zoeken naar Balans.

- 1.7 Appellanten stellen dat de provincie niet ingaat op de zienswijze ten aanzien van de keuze voor de huidige inpassing ten opzichte van de Churchill Avenue, waardoor het besluit op dit punt niet deugdelijk is gemotiveerd. Zonder op de (politieke) stoel van de provincie te willen gaan zitten stellen appellanten dat de provincie niet met een duidelijke en begrijpelijke afweging heeft weergegeven waarom niet voor het alternatief Churchill Avenue is gekozen. De provincie heeft slechts aangegeven dat dit een duurder alternatief is, maar heeft niet aangegeven hoe de belangen met betrekking tot extra lawaai-overlast, extra uitstoot van fijnstoffen en het verslechteren van het milieu zijn afgewogen tegen de extra kosten. Ook is niet ingegaan op het door appellanten aangevoerde bezwaar dat ten onrechte op geen enkele wijze rekening is gehouden met de toename van het aantal omrij-kilometers dat wordt veroorzaakt door het huidige PIP. Deze kilometers worden veroorzaakt doordat de oostelijke parallelweg langs de A44 niet meer bereikbaar is en verkeer tussen Stevenshof en Den Haag, en vice versa, ongeveer zes kilometer moet omrijden. De provincie heeft slechts volstaan met een verwijzing naar de thematische beantwoording op de zienswijzen, waardoor het besluit onzorgvuldig tot stand is gekomen, althans ondeugdelijk is gemotiveerd.

Reactie:

In het MER is uiteengezet hoe de verschillende alternatieven zijn getoetst aan de toetsingscriteria die daartoe zijn vastgesteld. Het alternatief Churchill Avenue heeft op de toetsingscriteria 'milieueffecten' en 'ruimtelijke kwaliteit' weliswaar de voorkeur, maar op de onderdelen 'probleemoplossend vermogen', 'kosten', 'risico's' en 'MKBA en economische effecten' en ook op milieuaspecten 'luchtkwaliteit' en 'externe veiligheid' scoort het alternatief Zoeken naar Balans beter. Uiteindelijk is alles afwegende

gekozen voor het alternatief Zoeken naar Balans. Voor een toelichting op deze keuze wordt verwezen naar paragraaf 2 van de Inleiding van dit verweerschrift.

Ten aanzien van de door appellanten genoemde omrijdafstanden, geldt het volgende.

In de huidige situatie kan verkeer uit de wijk Stevenshof via 2 routes naar Wassenaar/N44 en vice versa rijden:

- D1) via de oostelijke parallelweg van de A44 (rood gestippelde route op afbeelding 1);
- D2) via de aansluiting Leiden-Zuid (afrit 8) en de A44. De A44 gaat bij Wassenaar over in de N44 (blauw gestippelde route op afbeelding 1).

Welke route wordt gekozen, hangt veelal af van waar men in de wijk woont.

Door aanleg van de RijnlandRoute komt route D1) te vervallen, omdat deze wordt doorsneden door realisatie van knooppunt Ommedijk en de nieuwe verbindingsweg tussen de A4 en A44. Hierdoor komt route D2) eveneens te vervallen. Aansluiting Leiden-Zuid wordt direct aangesloten op de nieuwe verbindingsweg tussen de A4 en A44 en niet meer rechtstreeks op de A44.

In de toekomstige situatie kan verkeer uit de wijk Stevenshof via 2 routes naar Wassenaar/N44 en vice versa rijden:

- D3) via de Ommedijkseweg en westelijke parallelweg van de A44 (gele route op afbeelding 1);
- D4) via de aansluiting Leiden-West (oranje route op afbeelding 1).

Voor verkeer dat eerst gebruikmaakte van zowel route D1) als D2) is straks route D3) de kortste route. De omrijdbeweging van route D3) ten opzichte van route D1) is een kleine 2 kilometer. De omrijdbeweging van route D3) ten opzichte van route D2) is nihil, maar heeft een iets langere rijstijd, omdat er over ongeveer 2,5 kilometer over het OWN (50 km/h) gereden wordt in plaats van over het HWN (120 km/h)

Een alternatief is route D4). De omrijdbeweging van route D4) ten opzichte van route D1) is 4 kilometer. De omrijdbeweging van route D4) ten opzichte van route D2) is ruim 2 kilometer.

Zie voor de diverse routes **bijlage 5** bij dit verweerschrift.

Van een omrijdafstand van 6 kilometer is geen sprake.

Appellanten lijken te suggereren dat een groot deel van de inwoners van de wijk Stevenshof via de A44 naar Den Haag rijdt. Dat is echter niet het geval. Veel van de inwoners hebben een andere bestemming en krijgen met de RijnlandRoute een betere ontsluiting van en naar de A4. Zelfs voor verkeer met de bestemming Den Haag is de

RijnlandRoute in veel gevallen een snellere optie dan de A44/N44 met zijn vele verkeerslichten. Dit geldt met name voor verkeer dat een bestemming heeft in het oosten of zuiden van Den Haag of verder weg gelegen bestemmingen. Deze zullen na realisatie van de RijnlandRoute met name gebruik maken van de nieuwe verbinding.

- 1.8 Appellanten stellen dat de provincie ten onrechte in het geheel niet reageert op het door appellanten aangevoerde bezwaar dat de thans gekozen variant juist nieuwe knelpunten veroorzaakt. De ontsluiting van de wijk Stevenshof op de A44 verslechtert immers doordat de oostelijke parallelweg langs de A44 richting Den Haag verdwijnt. Verkeer van en naar Den Haag zal ongeveer 6 kilometer moeten omrijden, terwijl bij een alternatieve vormgeving van knooppunt Maaldrift en afrit Leiden-Zuid het wel mogelijk is om een kwalitatief goede verbinding met Wassenaar/N44 te behouden. De huidige inpassing heeft bovendien impact op het verkeer komend vanuit (richting) Amsterdam naar de Stevenshof. Beide verkeersstromen zullen dan vanaf de afslag 8 Leiden over de Haagse Schouwweg moeten rijden. De enkele melding in de NvA dat de provincie niet verwacht dat zich bij de thans gekozen inpassing dezelfde problematiek zal voordoen als bij de Churchill Avenue betekent volgens appellanten dat er geen enkele aandacht aan deze nieuwe knelpunten is besteed en dat hiermee volstrekt niet (voldoende) is gemotiveerd waarom de provincie voorbij is gegaan aan de door appellanten aangevoerde bezwaren. Daarmee is de besluitvorming ten aanzien van de thans ingegeven inpassing van de RijnlandRoute bovendien onzorgvuldig.

Reactie:

Leiden-Zuid is in de huidige situatie al een halve aansluiting en geen volledige aansluiting. Dat betekent dat in de bestaande situatie niet vanuit Leiden-Zuid de A44 richting Amsterdam op kan worden gegaan terwijl vanuit de A44 Amsterdam geen mogelijkheid bestaat om er bij Leiden-Zuid vanaf te gaan. Dat verandert niet door de RijnlandRoute. Met de aanleg van de RijnlandRoute blijft sprake van een halve aansluiting. Het verschil is dat nu de zwaarste verkeersstroom wordt gefaciliteerd. Dat is van Leiden-Zuid naar de RijnlandRoute en vice versa.

Om een volledige aansluiting mogelijk te maken zou op beide rijbanen een dubbel weefvak gerealiseerd moeten worden.

In noordelijke richting zou het weefvak de volgende bewegingen faciliteren:

- RijnlandRoute -> A44 richting Amsterdam
- RijnlandRoute -> Leiden-Zuid
- A44 -> Leiden-Zuid

In zuidelijke richting zou het gaan om de volgende bewegingen:

- A44 richting Den Haag -> RijnlandRoute
- Leiden-Zuid -> RijnlandRoute

Leiden-Zuid -> A44 richting Den Haag

Daarvoor is minimaal een dubbel weefvak benodigd gecombineerd met een invoeger/uitvoeger. Dit zou dan moeten worden vormgegeven als een asymmetrisch weefvak. Een dergelijke oplossing is niet verkeersveilig omdat er over één weefvak drie verschillende richtingen worden uitgewisseld. Daarnaast is er tussen het nieuwe knooppunt Ommedijk en de aansluiting Leiden niet genoeg lengte/afstand om te kunnen voldoen aan de lengte-eisen die worden gesteld aan een dubbel of asymmetrisch weefvak.

Door verschillende partijen zijn diverse alternatieve oplossingen aangedragen om ter hoogte van Leiden-Zuid een volledige aansluiting met de A44 te realiseren. Deze zijn keer op keer beoordeeld op hun merites maar afgefallen op gronden van verkeersveiligheid of beleid (veel van deze oplossingen vragen om snelheidsverlagingen die conflicteren met het snelheidsbeleid van de Minister). Vanwege het feit dat de bestaande westelijke parallelweg blijft bestaan en de RijnlandRoute nu juist voorziet in een snelle verbinding naar de A4, meent verweerder dat de bereikbaarheid van de wijk Stevenshof van en naar Den Haag ook na realisering van de RijnlandRoute voldoende verzekerd is.

- 1.9 Appellanten stellen dat de provincie geen reactie heeft gegeven op het door appellanten in de zienswijze naar voren gebrachte bezwaar dat appellanten met een autoweg in een open bak en met een tunnelmond in de hun omringende straten worden belast, terwijl Voorschoten kennelijk wordt ontzien, op basis van argumenten die voor de Maria Rutgersweg en omgeving blijkbaar niet gelden. Het is appellanten niet duidelijk waarom de provincie tijdens inloopavonden laat weten dat er geen geld is voor een verlenging van de tunnel, terwijl dit geld er na een krachtige lobby wel is voor de buurgemeente. Appellanten vinden het onbegrijpelijk dat binnen één provincie de burgers van buurgemeenten een andere afweging van belangen kennen, kennelijk met uitsluitend financiële argumenten. Nu de provincie in haar NvA hier niet op is ingegaan zijn deze keuzes volgens appellanten in strijd met het gelijkheids- en zorgvuldigheidsbeginsel tot stand gekomen en bovendien niet deugdelijk gemotiveerd.

Reactie:

Ter hoogte van de woning van appellanten wordt de tunnel verdiept aangelegd. Op grond van artikel 14.1 onder a sub 4 van de planregels wordt de kruin van de weg niet hoger dan 5 meter onder NAP aangelegd. De verdiept aangelegde weg ligt gemiddeld vijf meter onder maaiveld. Daarnaast is er een verhoogde tunnelwand voorzien. De wand van de tunnelbak wordt iets verhoogd ten opzichte van het maaiveld en ingepast door middel van lage met gras begroeide kades. Hiertoe wordt het hoogteverschil dat ten opzichte van maaiveld resteert opgevuld met een grondlichaam. Deze verhoogde rand van de tunnelbak heeft een waterkerende functie, de kades hebben een

landschappelijke effect. De ligging van de weg wordt daarmee landschappelijk ingepast zodat verstoring van het uitzicht op het groene landschap wordt beperkt en het karakter van de Papenwegse Polder zoveel mogelijk behouden blijft.

Vanuit diverse burgerinitiatieven zijn alternatieven aangedragen waarin een boortunnel werd voorgesteld met een tunnelmond vlakbij de A44. Hoewel vanuit het oogpunt van milieueffecten een verdere verlenging niet noodzakelijk is, zijn ze toch door verweerder onderzocht. Uiteindelijk zij om uiteenlopende redenen afgevalen.

Op grond van de Richtlijn 'Wegontwerp in tunnels: Convergentie- en divergentiepunten in en nabij tunnels', versie 1.1 van 31 juli 2008, gelden minimale afstanden voor splitsingen en in- en uitvoegstroken nabij tunnels. Deze minimale afstanden zijn samengesteld uit de combinatie van turbulentieafstand van de convergentie- en divergentiepunten en de afstand waarbinnen de weggebruikers gefixeerd zijn op de tunneluitgang of -ingang of de afstand die weggebruikers nodig hebben om te wennen aan de overgang van licht naar donker (en vice versa). Na de tunnelmond volgt in westelijke richting eerst een splitsing tussen verkeer richting A44 Den Haag en A44 Amsterdam en vervolgens volgt een uitvoegstrook voor verkeer richting de A44 Amsterdam en Leiden-Zuid. Deze twee divergentiepunten delen hetzelfde puntstuk. Dit puntstuk is maatgevend voor de afstand tot de tunnelmond en dient volgens de richtlijn een minimale afstand van 750 meter te hebben. Wordt de tunnel langer dan komt het puntstuk in de tunnel te liggen.

In de Richtlijn is aangegeven dat dit, bij uitzondering, alleen te overwegen is wanneer het door geografische omstandigheden niet mogelijk is een convergentiepunt of divergentiepunt buiten de tunnel aan te leggen. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is dit een zeer onwenselijke situatie. Ook is het noodzakelijk om bij de ligging van een dergelijk punt in de tunnel diverse risicoverlagende maatregelen te treffen.

De kosten voor een verlenging van de boortunnel tot aan de A44 én de maatregelen die getroffen moeten worden in het kader van de verkeersveiligheid zijn hoog en daarom financieel niet haalbaar.

De milieueffecten van een verlenging van de tunnel tot aan de A44 zijn positief voor wat betreft de ligging in de Papewegsepolder en dus voor de bewoners aan de zuidkant van de Stevenshof. De milieueffecten verergeren echter langs de A44 en hebben dus gevolgen voor de bewoners aan de westkant van de Stevenshof.

Verweerders benadrukken nogmaals dat het vanuit milieuoptiek niet nodig is om de tunnel verder door te trekken. Daar komt bij dat wel degelijk tegemoet wordt gekomen aan de belangen van omwonenden door tussen knooppunt Maaldrift en de

tunnel bij Voorschoten de weg verdiept aan te leggen. Daarmee wordt de RijnlandRoute in het landschap ingepast en blijven zichtlijnen behouden.

De manier waarop de RijnlandRoute landschappelijk wordt ingepast en de impact op de omgeving, is goed te zien op de visualisatie die te zien is via: http://www.RijnlandRouteinbeeld.nl/#Stevenshof_maaiveld/Toekomstige_situatie/ Via de visualisatie is het zicht in beeld gebracht vanaf het Tine Tammespad, hetgeen dicht bij het tracé is gelegen dan de woning van appellanten aan de Maria Rutgersweg.

Provinciale Staten hebben, kortom, in alle redelijkheid kunnen besluiten de tunnel niet richting A44 door te trekken.

- 1.10 Appellanten vinden het onbegrijpelijk dat de weg bij de westelijke tunneluitmonding en bij het aquaduct onder Veenwetering op 7 meter onder het maaiveld komt te liggen, en daartussen op een niveau van 4 meter onder het maaiveld. Dit weggedeelte ligt precies achter de huizen van appellanten. Door de geringere diepte en hoogteverschillen komt er meer lawaai en extra fijnstof. Als de tunnel niet wordt verlengd ware het beter de gehele weg tussen de tunnelmond en de Veenwetering op een diepte van 7 meter te houden. Het verkeerslawaai kan dan nog verder verminderd worden als er horizontale geluidsschermen zouden worden aangebracht. Op deze punten is door de provincie in het geheel niet ingegaan. Appellanten stellen dat het besluit, mede in het licht van de keuze om het besproken tracé vorm te geven in een dure tunnel, op dit punt volstrekt niet gemotiveerd is en onzorgvuldig met hun belangen is omgegaan. Slechts op een inloopavond is uitsluitend het argument van de kosten genoemd, waarbij werd gesteld dat afgraven aanzienlijk meer geld kost. Appellanten stellen dat dit punt exemplarisch is voor de (stuitend) gehaaste en onevenwichtige besluitvorming ten aanzien van de belangen van (verschillende) inwoners van de provincie.

Reactie:

Ten aanzien van de geluidsbelasting merken verweerders op dat deze met name wordt veroorzaakt door de A44. Met het treffen van de akoestische maatregelen op en langs de A44 zoals het aanleggen van 2L ZOAB en de plaatsing van geluidsschermen, daalt de geluidsbelasting. Op de woning Maria Rutgersweg nr. 100 daalt de geluidsbelasting bij het huidig geluidproductieplafond van 48 dB Lden:gpp naar 46 dB Lden:gpp en op nr. 102 van 50 dB Lden:gpp naar 49 dB Lden:gpp.

Omdat de RijnlandRoute (N434) verdiept ligt komt de geluidsbelasting als gevolg van de RijnlandRoute niet boven de 40 dB uit. Omdat de maatgevende geluidbelasting van de A44 afkomstig is, zal het verder verdiepen van de RijnlandRoute ook geen noemenswaardig effect hebben.

Vanuit de westelijke tunnelmond loopt de weg omhoog tot een diepte van 5,40 meter onder NAP. Daarna daalt de weg weer om onder het aquaduct in de Veenwatering door te kunnen. Technisch gezien is het mogelijk om de weg tussen de tunnelmond en het aquaduct dieper te leggen, zodat verkeer niet of nauwelijks hoeft te dalen en te stijgen.

De keuze om de verdiepte ligging tussen de tunnelmond en het aquaduct naar -5,40 NAP te laten stijgen is een financiële afweging. Hoe dieper de weg ligt, hoe hoger de kosten. Daarnaast maakt de hogere ligging van de weg het mogelijk om goedkopere uitvoeringsmethodes toe te passen, waaronder vliesconstructies.

Provinciale Staten zijn van mening dat het plaatselijk minder diep alignement een verantwoorde ontwerpkeuze is, omdat er een grote kostenbesparing mee gemoeid is en uit de onderzoeken is gebleken de mindere diepte niet leidt tot overschrijding van de lucht- en geluidsnormen.

- 1.11 Appellanten stellen dat met het oog op de hiervoor genoemde bezwaren het logischer zou zijn om de tunnel door te trekken. In bezwaar hebben appellanten aangegeven dat door het verlagen van de maximumsnelheid op de A44 van 100 km/uur naar 80 km/uur over slechts een kort gedeelte, een tunnel wel degelijk mogelijk is op grond van Europese tunnelwetgeving. De provincie heeft hiertegen slechts aangevoerd dat de wegbeheerder van de A44 hiertoe geen aanleiding ziet en dit ook niet in het kabinetsbeleid past. Dit is een onbegrijpelijk antwoord, mede omdat de provincie ook aangeeft dat de RijnlandRoute niet los van het bijpassende Tracébesluit kan worden gezien. Nu met het verlagen van de maximumsnelheid op de A44 over een kort gedeelte van de tunnel al kan worden verlengd, en zo vrijwel alle bezwaren kunnen worden weggenomen, kan de provincie niet volstaan met het zeggen dat zij niet over de snelheid van de A44 gaat.

Reactie:

Verwezen wordt naar het verweer onder 1.9.

- 1.12 Appellanten stellen dat de provincie niet of onbegrijpelijk heeft gemotiveerd hoe de provincie de verslechtering van de rust- en foerageergebieden en broedbiotopen van diverse vogels zal compenseren, op het moment dat zij niet weet wat nu precies de succesfactoren zijn. De belofte om te compenseren is hiermee volstrekt onbegrijpelijk en eigenlijk niet geloofwaardig. De provincie geeft in het verdere antwoord onder 3.13, onder kopje weidevogels, weliswaar aan dat een en ander is onderzocht en gewogen, maar het blijft appellanten volstrekt onduidelijk welk gewicht aan de verschillende belangen is gegeven. Appellanten vragen zich bijvoorbeeld af waarom niet is gekozen voor een meer natuurvriendelijke oplossing, zoals het doortrekken van de tunnel.

Reactie:

Onder 1.9 is reeds uiteen gezet waarom niet gekozen is voor doortrekking van de tunnel.

Door de aanleg van de RijnlandRoute in de Papenwegse polder gaat weidevogelareaal verloren. Door de provincie is deze polder aangemerkt als belangrijk weidevogelgebied. Omdat de ingreep leidt tot verlies van in de Verordening Ruimte als belangrijk aangemerkte weidevogelleefgebied moet niet alleen het areaal verlies, maar ook de verstoring worden gemitigeerd en gecompenseerd. De verdiepte ligging, de geluidwerende voorzieningen en aangepaste verlichting hebben een mitigerend effect vanwege de beperking van de verstoring. Voor de resteffecten is berekend dat er door de aanleg circa 3 hectare verdwijnt en dat vanwege verstoring, berekend op basis van extra geluidverstoring (plansituatie ten opzichte van de huidige situatie) sprake is van een opgave van circa 16 hectare compensatie. Ten slotte is er door verlies en herinrichting van geschikt areaal in de Stevenshofjespolder circa 3 hectare compensatie benodigd. De totale opgave bedraagt derhalve circa 22 hectare. Voor alle opgaven worden compensatiemogelijkheden zoveel mogelijk uitgewerkt in de directe omgeving buiten de door de ingreep verstoorte zone.

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

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

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

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

Zie het Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute (bijlage 9 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 31.

Om de uitvoerbaarheid van de compensatieopgave te vergroten zijn twee sporen verkend.

Spoor 1 bestaat uit het realiseren van de compensatieopgave door middel van particulier natuurbeheer c.q. agrarisch natuurbeheer op gronden die nu nog bij agrariërs in eigendom zijn. De inzet van agrarisch natuurbeheer is voor de vaststelling van het Inpassingsplan onderzocht. Daartoe is met vertegenwoordiging van agrarische natuurverenigingen een overzicht gemaakt van 'kansrijke polders'. 'Kansrijk' betekent in dezen dat de polder voldoet aan de uitgangspunten voor compensatie en dat de agrarische natuurverenigingen hebben laten weten dat er vermoedelijk animo zal zijn voor invulling van de compensatieopgave. De polders die door het bevoegd gezag als kansrijk zijn aangemerkt zijn: Papenwegse Polder (gedeeltelijk), Westeindsepolder,

Grote Drooggemaakte polder, Zwet- en Grootte Blankaardpolder, Polder Groenendijk, Oostbroekpolder, Duivenvoordse Veenzijdse polder, Polder Elsbroek en Polder Hoogeweg/Elsgeest. Deze polders zijn (vrijwel) allemaal in de nabijheid van het tracé van de RijnlandRoute.

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

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

- 1.13 Appellanten concluderen dat gelet op de voorgaande beroepsgronden de provincie haar besluitvorming niet inzichtelijk heeft gemaakt of gemotiveerd. Daarmee voldoet het inpassingsbesluit niet aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Reactie:

Onder verwijzing naar bovenstaande, menen Provinciale Staten dat de besluitvorming zorgvuldig is voorbereid waarbij alle belangen zijn gewogen en keuzes zijn gemotiveerd.

2 **Autobedrijf De Graaf B.V. e.a.**

*Appellanten zijn woonachtig te Leiden aan de Ommedijkseweg 22 en 24. Appellanten exploiteren aan de Ommedijkseweg 24-26 een autodemontagebedrijf. De woningen van appellanten worden geamoveerd. Het bedrijf blijft gehandhaafd. Het bedrijf ligt op in de huidige situatie circa 39 meter van de Ommedijkseweg en het bedrijf is op circa 32 meter gelegen van de toekomstige Ommedijkseweg. Verder is het bedrijf op circa 67 meter gelegen van het huidige tracé van de A44 en op circa 44 meter ten noordwesten van het toekomstige tracé van de A44. Ter hoogte van het bedrijf wordt de A44 verbreed met 2x2 rijstroken. De situatie van appellanten is aangegeven op **bijlage 6** bij dit verweerschrift.*

Het beroep van appellanten richt zich tegen het Tracébesluit A44, maar appellanten merken op dat voor zover dit relevant mocht zijn, het beroep eveneens is gericht tegen het Tracébesluit A4 en het Inpassingsplan.

De zienswijze van appellanten over de ontwerp-Tracébesluiten is behandeld in de Nota van Antwoord ontwerp-Tracébesluiten onder hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.3.7 (aanvullend voor appellanten).

De zienswijze van appellanten over het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord ontwerp-Inpassingsplan onder hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.3.47 (aanvullend voor appellanten).

Beroepsgronden

- 2.1 Appellanten vragen zich af hoe het bevoegd gezag de bereikbaarheid en zichtbaarheid van het bedrijf kan garanderen, zowel tijdens de aanleg van de weg als daarna. Appellanten zijn van mening dat het bedrijf op minimaal dezelfde wijze en in dezelfde mate als thans het geval is bereikbaar en zichtbaar moet blijven, wil de bedrijfsvoering op een verantwoorde manier kunnen worden voortgezet. Het mag niet zo zijn dat klanten worden ontmoedigd of afgeschrikt om het bedrijf nog te bezoeken. Deze punten zijn, in strijd met de eis van een zorgvuldige voorbereiding van de besluitvorming, in het geheel niet uitgewerkt in het Tracébesluit A44. Appellanten zijn dan ook van mening dat hun belangen onvoldoende zijn gewogen in de besluitvorming.

Reactie:

In de huidige situatie zijn de woningen van appellanten gelegen tussen de A44 en het bedrijf van appellanten. De woningen moeten wijken voor de wegverbreding, waardoor het bedrijf van appellanten in de toekomstige situatie direct aan de A44 komt te liggen. Er zijn ter hoogte van het bedrijf van appellanten langs de A44 geen

voorzieningen als geluidschermen of andere maatregelen voorzien. De zichtbaarheid van het bedrijf van appellanten neemt dan ook niet af. De zichtbaarheid zal zelfs iets toenemen ten gevolge van het amoveren van de tussen het bedrijf en de A44 gelegen woningen. Overigens is de bedrijfsvoering van appellanten niet afhankelijk van toevallige passanten en dus van de zichtbaarheid van het bedrijf. Het inkopen van een occasion of auto-onderdelen wordt normaliter van te voren gepland, en is geen "impulsaankoop" die gedaan wordt wanneer men langs een autodemontagebedrijf rijdt.

In de huidige situatie is het bedrijf van appellanten bereikbaar via de Ommedijkseweg. In de tijdelijke situatie tijdens de aanleg van de RijnlandRoute blijft dit zo. Wel wordt de Ommedijkseweg ter hoogte van het perceel van appellanten ongeveer 25 meter richting het bedrijf van appellanten verschoven. Deze verschuiving is het gevolg van uitbreiding van de A44, onder andere door toevoeging van een uitvoeger en weefvak voor de verbinding met de RijnlandRoute. Verder moet de Ommedijkseweg om het nieuw te realiseren knooppunt Ommedijk heen worden gelegd. Daardoor kan het zo zijn dat appellanten tijdelijk alleen vanuit het noorden of alleen vanuit het zuiden bereikbaar zijn. Een en ander zal in nauw overleg met appellanten gebeuren en op zodanige wijze dat de bedrijfsvoering van appellanten zo min mogelijk wordt beïnvloed (bijvoorbeeld door een nacht- of weekendafsluiting).

De bereikbaarheid van het perceel van appellanten na aanleg van de RijnlandRoute wijzigt voor de route van en naar Den Haag. In de huidige situatie zijn er twee routes mogelijk. De ene route loopt via de A44, afrit Leiden-Zuid. Deze route is circa 4 kilometer. In de toekomstige situatie komt deze route te vervallen. De tweede route voor appellanten van en naar Den Haag loopt via de westelijke parallelweg van de A44, de Ommedijkseweg/Rijksstraatweg, en is circa 2,4 kilometer. Deze route wordt in de toekomstige situatie circa 2,5 kilometer. De omrijdafstand voor appellanten van en naar Den Haag is derhalve circa 80 meter.

De route vanaf het bedrijf van appellanten richting Amsterdam blijft in de nieuwe situatie ongewijzigd. De route voor verkeer vanuit Amsterdam wijzigt enigszins, doordat de afrit van de A44 richting Leiden bij aansluiting Leiden-West verplaatst wordt. De omrijdafstand bedraagt ongeveer 360 meter.

Ten slotte geldt voor de ontsluiting voor de richting Utrecht (de A4) dat met de RijnlandRoute een aanzienlijke verbetering van de bereikbaarheid ontstaat. Appellanten hoeven niet langer met commercieel transport door Leiden of over de N44 (met diverse kruispunten), maar kunnen via de RijnlandRoute gebruik maken van een snelle ontsluiting naar de A4. Appellanten profiteren dus ook van de aanleg van de RijnlandRoute.

Van onaanvaardbare omrijdafstanden is gelet op het hiervoor genoemde geen sprake.

Zie voor de diverse routes **bijlage 7** bij dit verweerschrift.

Als appellanten desondanks menen dat zij schade lijden of zullen lijden als gevolg van de Tracébesluiten, dan kunnen appellanten onder voorwaarden in aanmerking komen voor nadeelcompensatie op grond van artikel 22, eerste lid van de Tracéwet. Op de afhandeling van verzoeken om nadeelcompensatie is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing.

3 Belangenvereniging Krimwijk

De Belangenvereniging Krimwijk heeft blijkens haar statuten ten doel het handhaven en/of verkrijgen van een optimaal woon- en leefmilieu voor de woongemeenschap van de Krimwijk in Voorschoten.

Het beroep van appellante richt zich tegen het Inpassingsplan, het Tracébesluit A4 en het Tracébesluit A44.

De zienswijze van appellante omtrent het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.40 (aanvullend voor appellante).

De zienswijze van appellante omtrent de ontwerp-Tracébesluiten is behandeld in de Nota van Antwoord Tracébesluiten in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.15 (aanvullend voor appellante).

Beroepsgronden

- 3.1 Appellante stelt dat provinciale staten zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het Inpassingsplan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Appellante stelt hiertoe dat de RijnlandRoute een prestigeproject was voor de gedeputeerden. Voor de Statenleden was het project veel te omvattend, nu het project vervat is in een groot aantal deelbesluiten en tenminste vier Provinciale Statenperioden besloeg, met verschillende samenstellingen en coalities. De dossierkennis ontbrak daardoor bij de Statenleden, waardoor zij niet op een verantwoorde wijze hebben kunnen oordelen over een initiële investering van ongeveer een miljard euro belastinggeld met een levensduur van zeker 100 jaar, resulterend in 6 miljard euro levensduurkosten (onderhouds- en financieringskosten).

Reactie:

Appellante heeft haar stellingen dat de RijnlandRoute een prestigeproject is en dat de benodigde dossierkennis bij de statenleden ontbrak, niet onderbouwd. Verweerders herkennen zich ook niet in die stellingen. Aan de totstandkoming van het Inpassingsplan (en de twee Tracébesluiten) is een zorgvuldig besluitvormingsproces vooraf gegaan. De omstandigheid dat dat proces lang heeft geduurd, is niet zozeer een nadélig effect als wel een uitdrukking van de betrachte zorgvuldigheid. Bij een groot ruimtelijk project als de RijnlandRoute kunnen de betrokken bevoegde gezagen niet over een nacht ijs gaan. Aan de bestreden besluiten ligt een groot aantal onderzoeken, rapportages en inspraakreacties ten grondslag. Provinciale Staten, alsook de betrokken andere overheden, organisaties, bedrijven en particulieren, zijn voortdurend op de hoogte gehouden en betrokken bij iedere fase van het project. Daarbij is aan

alle wettelijke vereisten voldaan. Dat door het voldoen aan de geldende wet- en regelgeving tamelijk complexe besluiten ontstaan, is niet te voorkomen. Dat kan aan de rechtmatigheid van het Inpassingsplan en de Tracébesluiten echter niet afdoen.

Ten aanzien van de stelling van appellante over het (grote) aantal (deel)besluiten verwijzen verweerders naar paragraaf 4 van de Inleiding van dit verweerschrift.

- 3.2 Appellante stelt dat uit de 'Beslisnotitie Verkenning RijnlandRoute versie 0.6 17.04.2015' (Bijlage 1, blz. 7) blijkt dat gedeputeerde staten al op dat moment, in een zeer vroege fase, uitgaat van de noodzaak van een nieuwe wegverbinding terwijl in deze notitie een deugdelijke probleemanalyse en een op verkeersmetingen gebaseerde cijfermatige onderbouwing ontbreekt. Volgens appellante ging het in deze notitie slechts om een verwachte toename van de verkeersproblematiek. In een later stadium wordt deze verwachting gebaseerd op het in 2006 verschenen WLO-scenario: CBP-MNP-RPB. In dit WLO-scenario wordt expliciet gewaarschuwd voor overinvestering (blz. 8-9), maar desondanks kiest gedeputeerde staten in alle processtappen voor het maximale scenario Global Economy (GE) met 2,6% economische groei van het BBP tot 2020. Appellante verwijst hiervoor naar blz. 10 van de hierboven aangehaalde beslisnotitie. Deze uitgangspunten hebben geleid tot de, in feite voorbarige en niet onderbouwde, conclusie dat er een nieuwe wegverbinding nodig was (wat eigenlijk toen al het in het Inpassingsplan vastgelegde tracé Zoeken-naar-balans-optimaal inhield).

Reactie:

Het verkeersonderzoek ten behoeve van het Inpassingsplan is uitgevoerd op basis van het op dat moment meest actuele NRM (2013). Het NRM gaat uit van het door appellante bestreden GE-scenario. Dat is een bewuste keuze die voorkomt dat onderschatting plaatsheeft van de milieueffecten. Het grootste verschil tussen het GE-scenario en het lagere RC-scenario zit in de bevolkingsgroei en de werkgelegenheid. Overigens is in beide scenario's sprake van een afnemende groei ten opzichte van de trendlijn (1970-2002). De groeiscenario's die ten grondslag liggen aan de gehanteerde verkeersmodellen worden voortdurend getoetst aan ontwikkelingen in demografie, mobiliteit en economie en zo nodig aangepast. Daarmee is bij de besluitvorming uitgegaan van gangbare en realistische groeiprognoses voor het wegverkeer.

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

Zie met betrekking tot het NRM bijvoorbeeld:

- AbRvS 3 december 2008, nr.. 200703693/1 (TB Capaciteitsuitbreiding Coentunnel 2008), r.o. 2.8.5;
- AbRvS 6 juli 2011, nr. 201009980/1/M2 (TB A4 Delft-Schiedam), r.o. 2.20.1.

Uit het vorenstaande volgt dat bij de besluitvorming realistische groeiscenario's zijn gehanteerd waarbij feitelijke ontwikkelingen in het verkeer zijn meegenomen. Er bestond geen aanleiding om de prognoses bij te stellen of om zowel een laag als een hoog groeiscenario onderdeel te laten zijn van de besluitvorming.

- 3.3 Appellante stelt dat gedeputeerde staten star is blijven vasthouden aan de conclusie dat er een nieuwe wegverbinding nodig was. De alternatieven die zijn opgevoerd in de MKBA, Nut en Noodzaak en MER 1^e en 2^e fase hadden de functie om, met iedere keer gewijzigde accenten op de uitgangspunten in het zogenaamde trechteren, uit te komen op het al vanaf het begin van dit proces gekozen voorkeurstracé. Appellante verwijst ter ondersteuning van deze stelling naar de zienswijze van de gemeente Voorschoten d.d. 2 februari 2009 en naar de beoordeling van de MKBA door de Randstedelijke Rekenkamer d.d. 24 april 2009. De Randstedelijke Rekenkamer heeft geadviseerd om een nieuwe MKBA op te laten stellen. Appellante stelt dat gedeputeerde staten deze kritiek niet heeft beantwoord met harde cijfers, duidelijk onderbouwde analyses en toekomstperspectieven die relatie hebben met de werkelijkheid.

Reactie:

Ten aanzien van de nut en noodzaak van de RijnlandRoute en de totstandkoming van het voorkeursalternatief verwijzen verweerders naar de paragrafen 1 en 2 van de inleiding van dit verweerschrift. Ter aanvulling merken verweerders nog het volgende op.

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

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

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

- 3.4 Appellante verwijst naar een brief van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland d.d. 16 januari 2008 ter ondersteuning van de stelling dat het een misvatting van gedeputeerde staten was te concluderen dat er een nieuwe wegverbinding nodig is. Appellante verzoekt het in deze brief geuite commentaar als herhaald en ingelast te beschouwen. Appellante stelt dat gedeputeerde staten en provinciale staten hebben nagelaten om in de periode vanaf deze brief tot en met het bestreden besluit op adequate wijze in te gaan op de in de brief genoemde grieven.

Reactie:

Ten aanzien van de nut en noodzaak van de RijnlandRoute verwijzen verweerdere naar de Inleiding van dit verweerschrift onder paragraaf 1. In reactie op de stellingen van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland wijzen verweerdere naar het verweer op het beroep van die stichting, in hoofdstuk 32 van dit verweerschrift.

- 3.5 Appellante stelt dat de provincie tegen beter weten in is blijven vasthouden aan volstrekt onrealistische groeiprognozes van de verkeersmobiliteit. Al vanaf 2003, maar met name vanaf 2008, zijn in een veelvoud van zienswijzen en brieven vraagtekens gezet bij de verkeersprognoses die de provincie hanteerde. Dat de gehanteerde groeiprognozes onrealistisch waren volgt daarnaast uit de door de provincie zelf opgestelde "Informatieve Presentatie aan Provinciale Staten over Trends" d.d. 6 februari 2013 (sheet 63).

Reactie:

Verweerdere verwijzen in reactie op deze beroepsgrond in de eerste plaats naar de reactie onder 3.2. Hier is reeds aangegeven dat de gehanteerde verkeersprognoses representatief zijn.

Ten aanzien van de genoemde presentatie geldt dat deze helaas een aantal fouten bevatte, voornamelijk veroorzaakt door een trendbreuk in de meetgegevens. Daardoor werd abusievelijk een te lage verkeersgroei gepresenteerd. Hierom is er op 7 mei 2014 een nieuwe presentatie gegeven aan de Statencommissie Verkeer en Milieu. Het overall beeld is dat de groei van autobestuurderskilometers in Zuid-Holland licht stijgt in de periode 2004-2014. Dit beeld blijkt ook uit de ontwikkeling van intensiteiten op de Europaweg tussen 2004 en 2014. Ook hier neemt het aantal motorvoertuigen per etmaal toe.

- 3.6 Met verwijzing naar de uitspraak van uw Afdeling d.d. 3 december 2008, 200703693/1, stelt appellante dat het gebruik door de provincie van het GE-scenario ter onderbouwing van nut en noodzaak van de RijnlandRoute Zoeken-naar-Balans-Optimaal te zeer afwijkt van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid om het daarop gebaseerde Inpassingsplan te kunnen rechtvaardigen. Dientengevolge stelt

appellante dat provinciale staten zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het Inpassingsplan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening.

Reactie:

Appellante noemt uw uitspraak over het Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel 2008. In overweging 2.8.5 van die uitspraak onderschrijft uw Afdeling juist dat de uitkomsten van het NRM, dat, zoals reeds toegelicht onder 3.2 van dit verweerschrift uitgaat van het GE-scenario, als representatief kunnen worden aanvaard.

- 3.7 Appellante heeft op 3 september 2012 een zienswijze ingediend op de 1^e fase MER, waarin zij gedeputeerde staten heeft geattendeerd op de gegevens uit het kentekenonderzoek dat de gemeente Leiden in 2007 heeft gehouden. Appellante verzoekt deze zienswijze als herhaald en ingelast te beschouwen. Deze zienswijze sluit aan op de reeds eerder genoemde zienswijze van de gemeente Voorschoten. Appellante heeft nergens een beantwoording van haar zienswijze d.d. 3 september 2012 kunnen vinden.

Reactie:

De zienswijze van appellante van 3 september 2012, ingediend door de heer Thunissen, heeft betrekking op het MER 2^e fase en is (geanonimiseerd onder nummer 117) beantwoord in de 'Nota van Antwoord voorontwerp inpassingsplan en MER 2^e fase RijnlandRoute' van maart 2014 (bijlage 30 bij de Toelichting van het Inpassingsplan). Appellante geeft niet aan waarom de beantwoording van de zienswijze onjuist of onvolledig zou zijn. Verweerders verwijzen in reactie op deze beroepsgrond dan ook naar de beantwoording van de zienswijze in voornoemde Nota van Antwoord.

In aanvulling daarop merken verweerders op dat het kentekenonderzoek uit 2007 niets zegt over het gebruik in de toekomst van een nog aan te leggen verbinding. Er is dan ook geen enkele reden om aan de verkeersprognose op basis van het NRM 2013 te twijfelen.

- 3.8 Appellante heeft op 8 mei 2014 een zienswijze ingediend op het ontwerp-Inpassingsplan. Appellante stelt dat de provincie niet, of in ieder geval onvoldoende, de aangevoerde bezwaren heeft beantwoord.

Reactie:

In de Nota van Antwoord Inpassingsplan is de zienswijze van appellante over het ontwerp-Inpassingsplan beantwoord. Appellante heeft geen redenen aangevoerd waarom de beantwoording van de zienswijze onjuist of onvolledig zou zijn. Provinciale

Staten verwijzen in reactie op deze beroepsgrond dan ook naar de beantwoording van de zienswijze in de Nota van Antwoord Inpassingsplan.

- 3.9 Appellante heeft op 17 juni 2014 een zienswijze ingediend op de ontwerp-Tracébesluiten A4 en A44. De beantwoording hiervan sluit aan bij de beantwoording door de provincie, waardoor appellante stelt dat ook hierop geen afdoende antwoorden zijn gegeven. Appellante is hierover teleurgesteld en handhaaft haar in de zienswijze geuite bezwaren.

Reactie:

In de Nota van Antwoord Tracébesluiten is de zienswijze van appellante over de ontwerp-Tracébesluiten beantwoord. Appellante heeft geen redenen aangevoerd waarom de beantwoording van de zienswijze onjuist of onvolledig zou zijn. De Minister verwijst in reactie op deze beroepsgrond dan ook naar de beantwoording van de zienswijze in de Nota van Antwoord Tracébesluiten.

- 3.10 Appellante vraagt zich af of de gegevens in het document "Uitgangspunten Verkeersmodel RijnlandRoute" d.d. 20 maart 2014 hadden mogen worden gebruikt als uitgangspunten voor het Inpassingsplan, nu het Nederlands Regionaal Model dat daarvoor is gebruikt als basisjaar 2004 heeft, waarbij de gebruikte gegevens dus nog ouder zijn.

Reactie:

De verkeersprognoses die ten grondslag liggen aan de bestreden besluiten, zijn opgesteld met het meest recente Nederlands Regionaal Model West 2013 (NRM). Het NRM is hét instrument voor langetermijnverkenningen van het verkeer- en vervoersysteem. Het vertegenwoordigt op dit moment de hoogste technische standaard. De uitkomsten van het NRM kunnen als representatief worden beschouwd.

Zie bijvoorbeeld:

- AbRvS 3 december 2008, nr. 200703693/1 (Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel 2008), r.o. 2.8.5 en
- AbRvS 6 juli 2011, nr. 201009980/1/M2 (Tracébesluit A4 Delft-Schiedam), r.o. 2.20.1.

De essentie van het NRM is dat het werkt met een basisjaar. Voor dat jaar zijn voor de gehele regio zo exact mogelijk de kenmerken van verplaatsingsgedrag (bijvoorbeeld keuze vervoermiddel, afgelegde afstand) bekend en zijn tellingen beschikbaar van de verkeersintensiteiten voor alle wegvakken. Vanuit het basisjaar maakt het NRM prognoses voor de verkeersintensiteiten in de toekomst. Dat doet het model op grond van (onder meer) ontwikkelingen in aantallen inwoners en arbeidsplaatsen en beleidsmaatregelen voor de relevante toekomstjaren. De verkeersintensiteiten die het

NRM voor een toekomstjaar berekent, projecteert het op het wegennet zoals dat er in dat toekomstjaar naar verwachting uit zal zien.

Uw Afdeling heeft dit systeem in eerdere uitspraken onderschreven.

Verwezen wordt naar o.m.:

- AbRvS 15 juni 2010, nr. 201003583/1 (Tracébesluit A50 Ewijk-Valburg), r.o. 2.3 en 2.3.1 en
- AbRvS 6 april 2011, nr. 200907396/1 (Tracébesluit A28 Zwolle-Meppel), r.o. 2.3.2 en 2.3.3.

Het NRM West 2013 heeft als basisjaar 2004. Dat betekent niet dat de verkeerscijfers die voor het toekomstjaar 2030 zijn berekend niet representatief zijn. Alle ontwikkelingen die voor de ontwikkeling van de mobiliteit tot 2030 relevant zijn, zijn bij de berekeningen betrokken.

Zie het document 'Uitgangspunten Verkeersmodel RijnlandRoute', bijlage 1 bij de Toelichting van het Inpassingsplan.

Het kiezen van een recenter basisjaar zou, anders dan appellante kennelijk meent, geen significant effect hebben op de uitkomsten van de verkeersprognoses. De kenmerken in het verplaatsingsgedrag waar het NRM bij zijn voorspellingen vanuit gaat, veranderen namelijk slechts heel langzaam. Binnen enkele jaren is er nauwelijks verschil in (bijvoorbeeld) de verhouding tussen het deel van de bevolking dat met de auto reist en het deel dat met de trein reist, of de gemiddelde afstand die automobilisten per rit afleggen. 2004 is dus een reëel basisjaar.

Vgl. AbRvS 7 november 2012, nrs. 201110075/1 en 201201853/1 (Tracébesluit A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven) r.o. 21.1.

- 3.11 Appellante stelt dat uit de door de provincie opgestelde "Informatieve Presentatie aan Provinciale Staten over Trends" d.d. 6 februari 2013 (sheet 63) volgt dat de werkelijke ontwikkelingen van de verkeersmobiliteit in Zuid-Holland bijna 22% lager ligt dan de ontwikkeling die volgt uit de hantering van het GE-scenario. Daarmee levert de provincie zelf het bewijs dat bij het opstellen van het document "Uitgangspunten Verkeersmodel RijnlandRoute" d.d. 20 maart 2014 uitgangspunten zijn gehanteerd waardoor de validiteit van het gebruikte model wordt aangetast, omdat de uitkomsten van het GE-scenario te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid.

Reactie:

Verweerders verwijzen in reactie op deze beroepsgrond naar de reactie onder 3.5 van dit verweerschrift.

- 3.12 Appellante verzoekt de zienswijze die de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland d.d. 24 februari 2015 mede namens het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute (waaraan appellante deelnemer is) heeft ingediend als herhaald en ingelast te beschouwen.

Reactie:

In de Nota van Antwoord Inpassingsplan is de zienswijze van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland over het ontwerp-Inpassingsplan beantwoord. Appellante heeft geen redenen aangevoerd waarom de beantwoording van de zienswijze onjuist of onvolledig zou zijn. Provinciale Staten verwijzen in reactie op deze beroepsgrond dan ook naar de beantwoording van de zienswijze in de Nota van Antwoord Inpassingsplan.

- 3.13 Appellante vindt het betreurenswaardig en complicerend dat het Inpassingsplan en de daarmee samenhangende Tracébesluiten A4 en A44 niet in één plan zijn ondergebracht. Eén van de besluiten kan zonder de anderen niet bestaan. Daarom verzoekt appellante uw Afdeling dit beroepsschrift te beschouwen als een beroep tegen alle drie de besluiten.

Reactie:

Verweerders verwijzen in reactie op deze beroepsgrond naar paragraaf 4 van de inleiding van dit verweerschrift.

- 3.14 Appellante verzoekt uw Afdeling de provincie de opdracht te geven om een nieuwe MKBA te maken van het "Nul+ alternatief", die tevens inhoudt een aquaduct/brug onder/over de Vliet in de directe verbinding tussen Europaweg en Churchillaan (ook wel bypass Oostvlietpolder genoemd). Appellante stelt dat daardoor de kostbare aanpassing aan de Lammeschansbrug, die geen oplossing is van de knelpunten, vermeden wordt en jaren tijdwinst zal worden geboekt.

Reactie:

Uit het MER 2^e fase volgt dat een nulplusalternatief (no regretmaatregelen) voor de langere termijn geen probleemoplossende vermogen heeft. Omdat een nulplusalternatief om die reden toch niet zou worden gekozen, is het niet doorgerekend in de MKBA. Dat zou een zinloze exercitie zijn. In de MKBA is dit overigens nog eens expliciet overwogen.

Zie de MKBA RijnlandRoute, Ecorys 15 mei 2012, blz. 18.

Het is dus niet zo dat een nulplusalternatief in de MKBA over het hoofd is gezien.

4 **Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel en de daarop aansluitende straten in de wijk Stevenshof, Leiden**

*Appellante is een vereniging die de belangen behartigt van de bewoners van de Gerda Brautigamsingel en de daarop aansluitende straten in de wijk Stevenshof te Leiden. De Gerda Brautigamsingel is in toekomstige situatie gelegen op circa 256 meter van de westelijke tunnelmond. De situatie van appellante is aangegeven op **bijlage 8** bij dit verweerschrift.*

Het beroep van appellante richt zich tegen het Inpassingsplan. Appellante geeft aan dat het beroep zich uitsluitend richt tegen de nieuwe verbinding tussen de A4 en de A44.

De zienswijze van appellante omtrent het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder A098 (aanvullend voor appellante).

Beroepsgronden

- 4.1 Appellante stelt dat de bij de RijnlandRoute betrokken overheden de laatste tien jaar naar één resultaat hebben toegewerkt: realiseren van de RijnlandRoute op het door deze bestuursorganen voor ogen staande tracé en niet anders. Argumenten die via inspraak, zienswijzen of in direct contact met deze bestuursorganen naar voren zijn gebracht, zijn volgens appellante genegeerd of gebagatelliseerd. Appellante voelt zich niet serieus genomen. In dit verband verwijst appellante naar de in de Nota van Antwoord opgenomen algemene reactie op haar zienswijzen tegen het ontwerp-inpassingsplan. Volgens appellante is gehandeld in strijd met het fairplay-, het zorgvuldigheids- en het motiveringsbeginsel.

Reactie:

Zoals reeds is aangegeven in paragraaf 2 van de Inleiding van dit verweerschrift vormt het gekozen tracé van de RijnlandRoute de uitkomst van een langdurig en zorgvuldig besluitvormingsproces waarbij een groot aantal verschillende belangen is meegewogen. In dit proces hebben diverse alternatieven en varianten de revue gepasseerd. Anders dan appellante stelt is niet naar één resultaat toegewerkt.

Argumenten die via inspraak, zienswijzen of in direct contact met de betrokken bestuursorganen naar voren zijn gebracht, zijn in dit proces niet genegeerd of gebagatelliseerd. Provinciale Staten betreuren het dan ook dat appellante het gevoel heeft niet serieus te zijn genomen. Met betrekking tot de in de Nota van Antwoord opgenomen reactie op de zienswijzen van appellante merken Provinciale Staten op dat over het ontwerp-Inpassingsplan in totaal 238 zienswijzen naar voren zijn gebracht.

Gelet op dit grote aantal zienswijzen heeft Provinciale Staten ervoor gekozen om de zienswijzen thematisch te beantwoorden. Bij deze keuze heeft onder meer een rol gespeeld dat veel indieners dezelfde onderwerpen aan de orde hebben gesteld. Waar de individuele situatie van een indiener daartoe aanleiding gaf, is ingegaan op die specifieke situatie. Het fairplaybeginsel noch artikel 3:46 van de Awb verzet zich hiertegen. Dat niet op ieder argument ter ondersteuning van een zienswijze afzonderlijk is ingegaan, betekent niet dat het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan onvoldoende is gemotiveerd.

Zie (o.m.):

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

- 4.2 In de gezondheidseffectscreening (GES) is aangegeven dat de RijnlandRoute een toename van de gezondheidsscores met een slechte milieugezondheidskwaliteit tot gevolg heeft. Appellante acht het in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel dat niet is onderzocht, dan wel is terug te vinden in de stukken die ter visie zijn gelegd, wat de gevolgen voor de gezondheid van de leden van haar vereniging kunnen zijn van de nabijheid van de open bak en tunnelmond.

Reactie:

Ten behoeve van het MER 2^e fase is een gezondheidseffectscreening (GES) opgesteld. In de GES wordt voor de gezondheidsrelevante milieuaspecten (geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid) het effect van de verschillende alternatieven voor de RijnlandRoute met elkaar vergeleken.

Milieueffectrapport RijnlandRoute (tweede fase), achtergrondrapport gezondheid 2.0 (bijlage 42 bij de Toelichting op het Inpassingsplan).

De GES is uitgevoerd conform de methodiek die daartoe door de GGD is ontwikkeld in 2006 en aangepast in 2010. Deze methodiek, die is beschreven in het Handboek GES, vormt een middel om mogelijke gezondheidkundige knelpunten te signaleren. GES is uitdrukkelijk niet bedoeld om een gedetailleerd en absoluut oordeel te geven over gezondheidsrisico's binnen een bepaald gebied.

Handboek GES, blz. 7.

Hiermee is in lijn dat in het GES niet concreet valt terug te vinden wat de gevolgen voor de gezondheid van de leden van appellante kunnen zijn in de nabijheid van de open bak en tunnelmond. Deze gevolgen zijn terug te vinden in de onderzoeken die in het kader van het Inpassingsplan zijn verricht naar geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

Uit deze onderzoeken blijkt dat voldaan wordt aan de wettelijke normen. Deze normen borgen tevens het belang van de volksgezondheid.

Zie:

- AbRvS 10 juli 2013, nr. 201209433/1;
- AbRvS 13 maart 2013, nr. 201208110/1/R3, r.o. 28.3.

Daarmee is voldoende onderzoek verricht naar de effecten van de RijnlandRoute voor de gezondheid van de leden van appellante.

Uit het akoestisch onderzoek voor het TB A44 blijkt dat de G. Brautigamsingel buiten het onderzoeksgebied valt van het Tracébesluit. De grens ligt bij de aanliggende Harriët Freezersingel waarbij uit het onderzoek blijkt dat ter plaatse het geluidniveau 45-47dB Lden:gpp bedraagt en ten opzichte van het huidige geluidproductieplafond gelijk blijft dan wel 1 à 2dB lager wordt. Uit het onderzoek voor het Inpassingsplan blijkt dat voor de meest nabij gelegen woningen in de Stevenshof de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden. De woningen aan de G. Brautigamsingel liggen op grotere afstand en zullen daardoor een nog lager geluidniveau ten gevolge van het nieuwe tracé hebben.

Voor luchtemissie geldt dat de NO₂ concentratie ter plaatse van de G. Brautigamsingel buiten de 22 ug NO₂/m³ contour valt en daarmee ruim onder de wettelijke grenswaarde (per 1 januari 2015) van 40 ug/m³ ligt. Voor PM₁₀ geldt dat de concentratie lager is dan 24 ug/m³ en daarmee ruim onder de wettelijke grenswaarde van 40 ug/m³ ligt. Ook het 24 uursgemiddelde wordt niet overschreden want dat is pas het geval bij een jaargemiddelde concentratie groter dan 31,2 ug/m³.

Zie de Achtergrondnotitie luchtkwaliteit d.d. 9 september 2014 (bijlage 6 bij de Toelichting op het Inpassingsplan).

Overigens zijn meerdere maatregelen getroffen om emissies te beperken. Dat geldt bijvoorbeeld voor het realiseren van een lange geboorde tunnel, een verdiepte ligging maar ook door het realiseren van geluidarm asfalt op de A44 en de A4, de verbindingbogen tussen de nieuwe verbindingsweg en beide snelwegen en het treffen van geluidwerende voorzieningen langs de A44.

Daarnaast vindt jaarlijkse monitoring plaats van luchtkwaliteit in het kader van het NSL en geluidwetgeving voor de snelwegen, voor de provinciale wegen geldt dit eveneens via de nieuwe wetgeving SWUNG 2.

Daarmee is voldoende onderzoek verricht en zijn maatregelen getroffen met betrekking tot het gezondheidsaspect.

- 4.3 Appellante stelt dat haar leden met een autoweg in een open bak en met de nabijgelegen westelijke tunnelmond worden belast, terwijl Voorschotenaren (met gelijke afstanden tot de open bak uit eerdere planfasen) in hun woon- en leefgenot worden ontzien dankzij de boortunnel. Zij wijst in dit verband op de uitlaatgassen die de boortunnel verlaten bij de westelijke tunnelmond. Volgens appellante is gehandeld in strijd met het gelijkheidsbeginsel, aangezien sprake is van een eenzijdige toedeling van de nadelen van de RijnlandRoute aan de bewoners van de Gerda Brautigamsingel en de daarop aansluitende straten in de wijk Stevenshof.

Reactie:

Zoals hiervoor is aangegeven onder 4.1 is het gekozen tracé van de RijnlandRoute de uitkomst van een langdurig en zorgvuldig besluitvormingsproces. In de ruimtelijke planvorming heeft dit geleid tot een aantal optimalisaties. Eén van deze optimalisaties betreft het verlengen van de boortunnel in de richting van de A44. Dit heeft geleid tot het in het Inpassingsplan opgenomen ontwerp.

Op grond van de Richtlijn 'Wegontwerp in tunnels: Convergentie- en divergentiepunten in en nabij tunnels', versie 1.1 van 31 juli 2008, gelden minimale afstanden voor splitsingen en in- en uitvoegstroken nabij tunnels. Deze minimale afstanden zijn samengesteld uit de combinatie van turbulentieafstand van de convergentie- en divergentiepunten en de afstand waarbinnen de weggebruikers gefixeerd zijn op de tunneluitgang of -ingang of de afstand die weggebruikers nodig hebben om te wennen aan de overgang van licht naar donker (en vice versa). Na de tunnelmond volgt in westelijke richting eerst een splitsing tussen verkeer richting A44 Den Haag en A44 Amsterdam en vervolgens volgt een uitvoegstrook voor verkeer richting de A44 Amsterdam en Leiden-Zuid. Deze twee divergentiepunten delen hetzelfde puntstuk. Dit puntstuk is maatgevend voor de afstand tot de tunnelmond en dient volgens de richtlijn een minimale afstand van 750 meter te hebben. Wordt de tunnel langer dan komt het puntstuk in de tunnel te liggen.

In de hiervoor genoemde Richtlijn uit 2008 is aangegeven dat dit, bij uitzondering, alleen te overwegen is wanneer het door geografische omstandigheden niet mogelijk is een convergentiepunt of divergentiepunt buiten de tunnel aan te leggen. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is dit een zeer onwenselijke situatie. Ook is het noodzakelijk om bij de ligging van een dergelijk punt in de tunnel diverse risicoverlagende en kostbare maatregelen te treffen.

De kosten voor een verlenging van de boortunnel tot aan de A44 én de maatregelen die getroffen moeten worden in het kader van de verkeersveiligheid zijn hoog en daarom financieel niet haalbaar. Het feit dat de tunnel redelijkerwijs niet verder kan worden verlengd in de richting van de A44 brengt mee dat geen sprake is van gelijke gevallen. Van strijd met het gelijkheidsbeginsel is geen sprake.

Met betrekking tot de uitlaatgassen die de tunnel verlaten, merken Provinciale Staten op dat de RijnlandRoute is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Op basis daarvan wordt geborgd dat van overschrijding van grenswaarden op het punt van luchtkwaliteit geen sprake is. Ingevolge artikel 5.16, derde lid, Wm vindt daarom geen afzonderlijke toets plaats aan de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden. Het NSL zorgt ervoor dat overal in Nederland aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan, ook ter plaatse van de woning van appellanten.

Zie 6^e NSL Melding 2014, projectnummers 2002, 2003, 2004, 2004a en 2004b.

Na het doen van de NSL melding, is evenwel besloten om de boortunnel te verlengen. Om die reden is specifiek bij de tunnelmonden aanvullend onderzoek uitgevoerd.

Zie de Achtergrondnotitie luchtkwaliteit d.d. 9 september 2014 (bijlage 6 bij de toelichting op het Inpassingsplan).

Daaruit volgt dat er in de plansituatie (2020) nergens op de wettelijke beoordelingspunten een overschrijding van de grenswaarden van de relevante luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en ultrafijnstof (PM_{2,5}) optreedt. Ter hoogte van de tunnelmonden is wel sprake van een concentratie NO₂ die boven de grenswaarde van 40 µg/m³ ligt, maar hier is geen sprake van een wettelijk toetspunt. Er is namelijk geen sprake van functies waar mensen langdurig verblijven. De mogelijke korte blootstelling is niet significant in relatie tot de middelingstijd van 1 jaar die geldt voor de jaargemiddelde concentratie NO₂. Uit het blootstellingscriterium van artikel 22, lid 1, onder a, j^o artikel 65 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 volgt dat er daarom geen toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt. Zoals hiervoor is aangegeven onder 4.2 is ter plaatse van de G. Brautigamsingel zelf overigens geen sprake van een overschrijding van wettelijke grenswaarden.

Ingevolge vaste jurisprudentie geldt dat indien wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit, daarmee ook het belang van een goed woon- en leefklimaat is geborgd.

Zie: AbRvS 10 juli 2013, nr. 201209433/1 en AbRvS 13 maart 2013, nr. 201208110/1/R3, r.o. 28.3.

De stelling van appellante dat de bewoners van de Gerda Brautigamsingel en de daarop aansluitende straten in de wijk Stevenshof in hun woon- en leefklimaat worden aangetast door de uitlaatgassen die de boortunnel verlaten, kan daarom niet worden gevolgd.

- 4.4 Appellante stelt dat het logischer zou zijn om de boortunnel door te trekken tot aan het knooppunt Maaldrift. In de Nota van Antwoord is gewezen op de onevenredige kosten van die oplossing. Dit is volgens appellante een onbegrijpelijk antwoord, aangezien Provinciale Staten geen kostenberekening hebben gehanteerd. Een verlenging van de boortunnel zou verder betekenen dat ook de Papenwegse Polder behouden en gespaard blijft als weidevogelgebied.

Reactie:

Anders dan appellante stelt, staan niet alleen de onevenredige kosten in de weg aan het verlengen van de boortunnel tot aan het knooppunt Ommedijk. Provinciale Staten verwijzen naar de reactie onder 4.3. Het geheel behouden en sparen van de Papenwegse Polder is niet mogelijk. In het Mitigatie- en compensatieplan is aangegeven hoe het verlies aan weidevogelareaal binnen de Papenwegse Polder gecompenseerd wordt.

Zie Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute (bijlage 9 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 30 e.v.

- 4.5 Appellante betoogt dat het boerenlandpad langs de Dobbewatering onverhard moet worden, dat het pad via een bermsloot wordt gescheiden van het overige weidevogelgebied, dat het pad alleen voor wandelaars en alleen buiten het weidevogelbroedseizoen wordt opengesteld, dat fietsers, ruiters en honden worden geweerd via rasters en sluizen, dat er ter minimalisering van de verstoring geen bankjes worden geplaatst en dat het pad zo laag mogelijk wordt gesitueerd en zo natuurvriendelijk/landschappelijk mogelijk wordt ingepast.

Reactie:

In het ontwerp-Inpassingsplan was een boerenlandpad opgenomen langs de Dobbewatering. In het vastgestelde Inpassingsplan en de daarbij behorende 'Inpassingsvisie en landschapsplan RijnlandRoute' is dit boerenlandpad komen te vervallen.

Zie Inpassingsvisie en landschapsplan (bijlage 19 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 112 en 113.

- 4.6 In het Landschapsplan van de RijnlandRoute wordt volgens appellante niet beschreven hoe de westelijke tunnelmond met tunneldienstgebouw eruit komt te zien voor omwonenden en hoe de hinder ervan wordt gemitigeerd. Gelet op het gegeven dat het landschapsplan zich wel richt op de rust voor de weggebruiker maar niet op de rust van omwonenden, stelt appellante dat op dit punt strijd is met het gelijkheidsbeginsel.

Reactie:

In het Landschapsplan wordt aangegeven dat het agrarisch karakter van Papenwegse polder behouden en versterkt moet worden door de RijnlandRoute verdiept aan te leggen. Zichtoverlast wordt geminimaliseerd door inpassing van de verdiepte RijnlandRoute tussen lage kades en watergangen. Met betrekking tot de tunnelmond en het tunneldienstgebouw is verder nog vermeld dat deze zich terughoudend moeten opstellen in het landschap door (deels) in een dijklichaam gevoegd te zijn en door gebruik te maken van natuurlijke kleuren en een ingetogen vormgeving.

Zie Inpassingsvisie en landschapsplan (bijlage 19 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 69 t/m 73 en blz. 113 t/m 117.

Uit de tekeningen op bladzijde 116 blijkt verder dat het tunneldienstgebouw aan het oog wordt onttrokken door nieuw bos. Anders dan appellante stelt, wordt in het Landschapsplan dus wel degelijk beschreven hoe de westelijke tunnelmond met tunneldienstgebouw eruit komt te zien voor omwonenden en hoe de hinder ervan wordt gemitigeerd.

Het Landschapsplan geeft antwoord op de vraag welk beeld wordt nagestreefd en welke uitwerking dit heeft op het ruimtebeslag. Deze uitgangspunten vormen de basis voor het nog op te stellen Esthetisch Programma van Eisen, dat onderdeel uitmaakt van de aanbesteding van het project. Het Landschapsplan vormt de uitwerking van de ontwerpprincipes die zijn beschreven in de Inpassingsvisie.

Zie Inpassingsvisie en landschapsplan (bijlage 19 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 89.

Voor de Papenwegse Polder is in de Inpassingsvisie als ontwerpprincipe vermeld dat deze polder als agrarisch gebied met natuurwaarden behouden moet blijven en dat eventuele geluid- en zichtoverlast voor bewoners uit de Stevenshof geminimaliseerd moet worden. Hierdoor richt het Landschapsplan zich uitdrukkelijk ook op de rust van de omwonenden. Van strijd met het gelijkheidsbeginsel is geen sprake.

- 4.7 Gelet op de verbeelding bij het Inpassingsplan komt appellante tot de conclusie dat in de Nota van Antwoord een verkeerd antwoord is gegeven ten aanzien van het bosje aan de Nieuwe weg (noordelijk deel Papenwegse polder) is gegeven. Anders dan is

vermeld in de Nota van Antwoord moet dit bosje gekapt worden, aangezien daar de open bak komt te liggen. Kap is volgens appellante onmogelijk gelet op de aanwezigheid van een buizerd.

Reactie:

Het bosje aan de Nieuwe weg (noordelijk deel Papenwegse polder) dient gekapt te worden vanwege de aanleg van de RijnlandRoute. Anders dan appellante stelt verzet de aanwezigheid van een buizerd zich daar niet tegen.

Voor de uitvoering van de werkzaamheden wordt een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet aangevraagd. Deze ontheffing kan worden verleend. Hierbij is van belang dat binnen het territorium van de buizerd voldoende alternatieve nestlocaties aanwezig zijn. Bij uitvoering van de mitigerende maatregelen voor de buizerd, zoals opgenomen in het document 'Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute' (bijlage 9 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), wordt het vertrek van de buizerd uit de Papenwegse Polder niet verwacht.

- 4.8 Appellante ziet de vermelding in bijlagen 9 en 10 van het PIP, dat met de verlenging van de boortunnel een groter deel van de Papenwegse polder als weidevogelgebied gespaard wordt, als versterking van haar argument voor het verder verlengen van de boortunnel richting knooppunt Maaldrift. Volgens appellante is het gebied dat definitief fysiek zal verdwijnen als weidevogelgebied groter dan 3 ha doordat de grondverzetwerkzaamheden tijdens de aanleg grote delen van de Papenwegse polder definitief ongeschikt zullen maken vanwege de verstoring en vernieling van de bestaande (gunstige) bodem.

Reactie:

In het vorenstaande onder 4.3 is reeds aangegeven dat het verlengen van de tunnel tot knooppunt Ommedijk niet mogelijk is gelet op het gestelde in de Richtlijn 'Wegontwerp in tunnels: Convergentie- en divergentiepunten in en nabij tunnels'.

Door de aanleg van de RijnlandRoute in de Papenwegse polder gaat weidevogelareaal verloren. Het gebied dat fysiek wordt aangetast heeft een oppervlakte van 3,1 ha.

Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute (bijlage 9 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 31.

Anders dan appellante stelt, is geen sprake van een groter gebied vanwege de grondverzetwerkzaamheden tijdens de aanleg. Het gebied dat gebruikt wordt voor deze werkzaamheden ligt immers grotendeels op het tracé van de RijnlandRoute. Dit deel van de polder maakt daarom reeds onderdeel uit van de 3,1 ha fysiek te

compenseren oppervlakte. Voor de aanlegwerkzaamheden wordt verder gebruik gemaakt van een tijdelijk werkterrein in de Papenwegse Polder. Na realisering van de RijnlandRoute wordt dit terrein weer ingericht als agrarisch perceel.

- 4.9 Appellante stelt dat in het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan niet wordt ingegaan op haar bezwaar dat ten onrechte geen rekening is gehouden met de toename van het aantal omrij-kilometers dat wordt veroorzaakt door het Inpassingsplan. Deze extra kilometers worden veroorzaakt doordat de bestaande aansluiting Leiden-Zuid op de A44 (voor verkeer richting Wassenaar/Den Haag) en de oostelijke parallelweg langs de A4 komen te vervallen. Het verkeer tussen de Stevenshof en Den Haag, en vice versa, moet dagelijks 6 kilometer omrijden via de knoop Leiden-West.

Reactie:

Ten aanzien van de door appellante genoemde omrijafstanden, geldt het volgende.

In de huidige situatie kan verkeer uit de wijk Stevenshof via 2 routes naar Wassenaar/N44 en vice versa rijden:

- D1) via de oostelijke parallelweg van de A44 (rood gestippelde route op afbeelding 1);
- D2) via de aansluiting Leiden-Zuid (afrit 8) en de A44. De A44 gaat bij Wassenaar over in de N44 (blauw gestippelde route op afbeelding 1).

Welke route wordt gekozen, hangt veelal af van waar men in de wijk woont.

Door aanleg van de RijnlandRoute komt route D1) te vervallen, omdat deze wordt doorsneden door realisatie van knooppunt Ommedijk en de nieuwe verbindingsweg tussen de A4 en A44. Hierdoor komt route D2) eveneens te vervallen. Aansluiting Leiden-Zuid wordt direct aangesloten op de nieuwe verbindingsweg tussen de A4 en A44 en niet meer rechtstreeks op de A44.

In de toekomstige situatie kan verkeer uit de wijk Stevenshof via 2 routes naar Wassenaar/N44 en vice versa rijden:

- D3) via de Ommedijkseweg en westelijke parallelweg van de A44 (gele route op afbeelding 1);
- D4) via de aansluiting Leiden-West (oranje route op afbeelding 1).

Voor verkeer dat eerst gebruikmaakte van zowel route D1) als D2) is straks route D3) de kortste route. De omrijbeweging van route D3) ten opzichte van route D1) is een kleine 2 kilometer. De omrijbeweging van route D3) ten opzichte van route D2) is nihil, maar heeft een iets langere rijstijd, omdat er over ongeveer 2,5 kilometer over het OWN (50 km/h) gereden wordt in plaats van over het HWN (120 km/h)

Een alternatief is route D4). De omrijdbeweging van route D4) ten opzichte van route D1) is 4 kilometer. De omrijdbeweging van route D4) ten opzichte van route D2) is ruim 2 kilometer.

Zie voor de diverse routes bijlage 5 bij dit verweerschrift.

- 4.10 Appellante stelt dat haar leden straks niet alleen te maken krijgen met geluidsoverlast vanwege de A44 maar ook van de RijnlandRoute. Ten onrechte zouden de woningen van haar leden niet voorkomen in de geluidsonderzoeken, aldus appellante.

Reactie:

Het standpunt is onjuist. Zowel in het kader van het Inpassingsplan als in het kader van het Tracébesluit A44 is uitvoerig akoestisch onderzoek verricht. De gevolgen van de RijnlandRoute voor de woningen van de leden van appellante zijn in beide onderzoeken uitdrukkelijk betrokken. Provinciale Staten wijzen op het feit dat de woningen liggen binnen de onderzoeksgebieden van beide akoestische onderzoeken. Het onderzoeksgebied in het kader van het PIP is weergegeven in figuur 4.1 van het Akoestisch onderzoek PIP RijnlandRoute hoofdrapport d.d. 20 november 2014.

Akoestisch onderzoek PIP RijnlandRoute hoofdrapport, bijlage 3 bij de Toelichting op het Inpassingsplan.

Het onderzoeksgebied in het kader van het Tracébesluit A44 is aangegeven in figuur 11 van het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A44 RijnlandRoute hoofdrapport.

Akoestisch onderzoek Tracébesluit A44 RijnlandRoute hoofdrapport, bijlage 6 bij het Tracébesluit A44.

- 4.11 Appellante stelt dat uit de geluidsonderzoeken niet blijkt of de RijnlandRoute, inclusief knooppunt Maaldrift, wordt aangemerkt als 'nieuw aan te leggen weg' of als een reconstructie van de A44. Volgens appellante is geen sprake van een reconstructie, aangezien de knoop Maaldrift/Ommedijk wordt aangelegd om de aansluiting op de A44 mogelijk te maken (en niet omdat de A44 wordt gereconstrueerd). Appellante verwijst ter onderbouwing van deze beroepsgrond naar het beroepschrift van Wijkraad Stevenshof.

Reactie:

De provinciale verbindingsweg tussen de A4 en de A44 is beoordeeld als nieuw aan te leggen weg onder het regime van de Wet geluidhinder in het akoestisch onderzoek bij het Inpassingsplan.

Zie Akoestisch onderzoek PIP RijnlandRoute hoofdrapport d.d. 20 november 2014, figuur 5.1. Het Akoestisch onderzoek PIP RijnlandRoute hoofdrapport is opgenomen als bijlage 3 bij de Toelichting op het Inpassingsplan.

Ter hoogte van Maaldrift komt een nieuw knooppunt Ommedijk. Dit knooppunt sluit de A44 aan op de nieuwe provinciale verbindingsweg naar de A4. De aanleg van het nieuwe knooppunt Ommedijk vormt een wijziging van de bestaande A44. Daarom is in het Tracébesluit A44 onderzocht wat de effecten van deze wijziging zijn op de geluidsbelastingen (Lden:gpp) bij de woningen geldend bij de huidige geluidproductieplafonds. Het onderzoek naar de effecten van de wijziging is verricht overeenkomstig de systematiek zoals neergelegd in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. De in de Wet geluidhinder opgenomen toetsingswaarden zijn hier niet van toepassing.

- 4.12 Met Wijkraad Stevenshof is appellante van mening dat de bestaande geluidsbelasting van de A44 ten onrechte als plafondwaarde is gehanteerd voor woningen die geluidhinder ondervinden van de RijnlandRoute.

Reactie:

Anders dan appellante stelt, is de bestaande geluidsbelasting van de A44 niet als plafondwaarde gehanteerd voor woningen die geluidhinder ondervinden van de RijnlandRoute. Zoals hiervoor onder 4.11 is opgemerkt, is de provinciale verbindingsweg tussen de A4 en de A44 beoordeeld als nieuw aan te leggen weg onder het regime van de Wet geluidhinder in het akoestisch onderzoek bij het Inpassingsplan.

- 4.13 Appellante stelt dat beter onderzoek uitgevoerd had moeten worden naar de luchtkwaliteit nabij de westelijke tunnelmond. Volgens appellante is in het onderzoek ten onrechte geen rekening gehouden met emissie-verhogende praktijkcondities, zoals het helling-op rijden met vollastverrijking en het rijden met hogere snelheden.

Reactie:

Hiervoor is onder 4.3 reeds uiteengezet dat aanvullend onderzoek naar de luchtkwaliteit is uitgevoerd, specifiek bij de tunnelmonden.

Zie de Achtergrondnotitie luchtkwaliteit d.d. 9 september 2014 (bijlage 6 bij de Toelichting op het Inpassingsplan).

Op basis van dat nadere onderzoek is vastgesteld dat ook na het verlengen van de boortunnel geen overschrijdingen optreden van grenswaarden voor luchtkwaliteit en dat de RijnlandRoute in zijn aangepaste vorm nog steeds past binnen het NSL.

De berekeningen die aan het aanvullend onderzoek ten grondslag liggen zijn uitgevoerd conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Hierin is aangegeven dat gebruik dient te worden gemaakt van een model dat rekent conform Standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor het hoofdwegennet en Standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor het onderliggend wegennet. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van Geomilieu, versie 2.51 (Stacks). Dit model is goedgekeurd voor berekeningen conform SRM 1 en SRM2.

Zie de Achtergrondnotitie luchtkwaliteit, Bijlage 6 bij de Toelichting bij het Inpassingsplan, blz. 8 e.v.

Het model Geomilieu, versie 2.51 (Stacks) houdt rekening met emissie-verhogende praktijkcondities, zoals het helling-op rijden met vollastverrijking en het rijden met hogere snelheden. De stelling van appellante dat in het aanvullend onderzoek geen rekening is gehouden met emissie-verhogende praktijkcondities kan niet worden gevolgd.

- 4.14 Uit het onderzoek naar het groepsrisico blijkt dat het groepsrisico nabij de RijnlandRoute toeneemt, maar "ver onder de normen" blijft. Volgens appellante worden in het onderzoek alleen de bewoners van Voorschoten genoemd. De bewoners van de Stevenshof, waaronder de leden van appellante, zouden buiten beschouwing zijn gelaten bij het onderzoek.

Reactie:

Voor wat betreft het groepsrisico is voor de nieuwe verbindingsweg tussen de A4 en de A44 een verantwoording van het groepsrisico opgesteld. Daarin is vastgesteld dat de beperkte toename van het groepsrisico vanwege de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid, aanvaardbaar is. In samenspraak met de brandweer en de afdeling Communicatie van de provincie Zuid-Holland zal een plan voor risicocommunicatie worden opgesteld om bewoners/werknemers langs de RijnlandRoute te informeren over de risico's en wat te doen in geval van een incident.

Verantwoording Groepsrisico, Bijlage 13 bij de Toelichting bij het Inpassingsplan, blz. 21 e.v.

Anders dan appellante stelt, zijn de bewoners van de Stevenshof niet buiten beschouwing gelaten bij het onderzoek. Uit figuur 3.1 bij het onderzoek blijkt dat de bebouwing in de Stevenshof is meegenomen bij het onderzoek als binnen het invloedsgebied van de RijnlandRoute gelegen bebouwing.

In het onderzoek is Voorschoten afzonderlijk vermeld, aangezien de RijnlandRoute hier door een boortunnel gaat. Het risico voor de omwonenden ter plaatse van de tunnel

wordt hierdoor gereduceerd tot nul, omdat er geen effecten van een ongeval in de tunnel voor de omgeving worden verwacht.

Verantwoording Groepsrisico, Bijlage 13 bij de Toelichting bij het Inpassingsplan, blz. 22.

- 4.15 Appellante stelt dat haar leden onevenredig zwaar worden getroffen in hun belangen en hun woningen in waarde zien dalen. Volgens appellante wordt deze schade niet vergoed.

Reactie:

Het uitgangspunt voor het Inpassingsplan is om de hinder/overlast voor omwonenden, waaronder de leden van appellante, tot een minimum te beperken. Met de belangen van de bewoners van de Stevenshof, waaronder de leden van appellante, is terdege rekening gehouden. Dit uit zich bijvoorbeeld in het verlengen van de boortunnel, het verdiept aanleggen van de weg richting knooppunt Ommedijk en het landschappelijk inpassen van die verdiepte ligging. Anders dan appellante stelt worden haar leden dan ook niet onevenredig zwaar in hun belangen getroffen.

Indien de woningen van de leden van appellante in waarde dalen als gevolg van het Inpassingsplan voor de RijnlandRoute, dan kan binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van dit inpassingsplan op grond van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening een verzoek om planschade worden ingediend. Gedeputeerde Staten beslissen op een dergelijk verzoek.

Voor zover appellante meent dat de schade niet veroorzaakt wordt door het Inpassingsplan, maar door het Tracébesluit A44, dan kan zij onder voorwaarden in aanmerking komen voor nadeelcompensatie op grond van artikel 22, eerste lid, van de Tracéwet. Op de afhandeling van verzoeken om nadeelcompensatie is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

- 4.16 Volgens appellante hebben de bestuursorganen alleen in geval van het ontwerp-Inpassingsplan de moeite genomen de zienswijzen te beantwoorden. Op eerdere zienswijzen van individuele leden van appellante met betrekking tot de Structuurvisie Leiden 2025, de Startnotitie MER, het MER 1^e fase en het ontwerp-streekplan herziening As Leiden-Katwijk zou niet gereageerd zijn, dan wel zou het antwoord niet in concrete bewoordingen zijn terug te vinden. Op de zienswijze die appellante heeft ingediend tegen het ontwerp-Tracébesluit zou in het geheel niet gereageerd zijn.

Reactie:

Wanneer de individuele leden van appellante van mening zouden zijn dat onvoldoende rekening is gehouden met de wijze waarop hun eerdere zienswijzen zijn behandeld, had het op hun weg gelegen om individueel beroep in te stellen. Vastgesteld moet worden dat dit niet is gebeurd.

Zoals hiervoor is aangegeven onder 4.1 is het gekozen tracé van de RijnlandRoute de uitkomst van een langdurig en zorgvuldig besluitvormingsproces. Anders dan appellante stelt zijn argumenten die via inspraak, zienswijzen of in direct contact met de betrokken bestuursorganen naar voren zijn gebracht, in dit proces wel degelijk meegenomen en afgewogen.

Appellante heeft alleen beroep ingesteld tegen het Inpassingsplan. De stelling van appellante dat niet gereageerd is op de zienswijze die zij heeft ingediend tegen het ontwerp-Tracébesluit kan daarom niet aan de orde worden gesteld. De stelling is overigens onjuist. In de Nota van Antwoord Tracébesluiten is de zienswijze van appellante behandeld onder nummer 4.2.11.

- 4.17 Appellante betoogt dat niet alle bij het ontwerp-Inpassingsplan behorende documenten en bijlagen digitaal beschikbaar waren gedurende de termijn van terinzagelegging. Pas na klachten zijn op dit punt verbeteringen aangebracht.

Reactie:

Het betoog kan niet worden gevolgd. Het ontwerp-Inpassingsplan en de daarbij behorende stukken zijn via diverse kanalen beschikbaar gesteld voor raadpleging. Formeel zijn de stukken ter inzage gelegd via:

- De website www.ruimtelijkeplannen.nl;
- Terinzagelegging van de papieren versie op het Provinciehuis en de gemeentehuizen van de betrokken gemeenten.

Volgens het nieuwsarchief van de website www.ruimtelijkeplannen.nl zijn er gedurende de termijn dat het ontwerp-Inpassingsplan en de daarbij behorende stukken ter inzage lagen geen storingsen geweest van deze website. Ook bij herhaaldelijk raadplegen door de provincie Zuid-Holland zelf is niet gebleken dat de geplaatste documenten niet te openen waren vanaf deze website. Daarmee is voldaan aan het in artikel 3.8, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wro opgenomen vereiste dat de stukken digitaal raadpleegbaar moeten zijn.

Bij wijze van service heeft de provincie Zuid-Holland alle stukken ook – geheel onverplicht-geplaatst op de projectwebsite voor de RijnlandRoute. De klachten waarop appellante wijst, zien op de raadpleegbaarheid van de stukken op deze site. Na klachten bleek dat stukken op deze site verdwenen of dubbel op de lijst stonden. Om

die reden zijn de stukken tussentijds ook op de andere projectwebsite www.RijnlandRouteinbeeld.nl geplaatst.

- 4.18 Appellante stelt dat het Inpassingsplan ten onrechte niet voorziet in een opleveringstoets. Nu de Tracébesluiten wel voorzien in een opleveringstoets is sprake van strijd met het zorgvuldigheids-, het motiverings- en het vertrouwensbeginsel. Appellante wijst er in dit verband op dat Provinciale Staten op 11 september 2013 de Koersnotitie Visie Ruimte en Mobiliteit hebben vastgesteld. In deze notitie hebben Provinciale Staten zichzelf verplicht om bij de aanleg van provinciale infrastructuur de Elverding-aanpak 'Sneller en Beter' - en daarmee de daarvan deel uitmakende opleveringstoets - toe te passen, aldus appellante.

Reactie:

In artikel 14 van het Tracébesluit A4 en in artikel 15 van het Tracébesluit A44 is, met inachtneming van artikel 23 van de Tracéwet, opgenomen dat de Minister van Infrastructuur en Milieu in het kader van de opleveringstoets de gevolgen van de ingebruikneming van de gewijzigde weg zal onderzoeken op de milieuaspecten natuur en geluid. Een dergelijke verplichting is niet opgenomen in de Wro en is daarmee ook niet vastgelegd in het Inpassingsplan voor de RijnlandRoute. Van strijd met het zorgvuldigheids-, het motiverings- en het vertrouwensbeginsel is geen sprake.

Zoals ook is aangegeven in onderdeel 3.18 van de Nota van Antwoord (blz. 37) zullen overigens wel degelijk één of meer opleveringstoetsen deel uitmaken van de realisatiefase van de RijnlandRoute. Daarbij zal worden afgestemd en aangesloten bij de toets van de Tracébesluiten en het Provinciale monitoringsprogramma.

5 Bewonersvereniging "Het Wedde"

*Appellante behartigt de belangen van de bewoners van de wijk "Het Wedde" in Voorschoten. Het plangebied van het Inpassingsplan ligt ten zuiden van deze wijk. Het centrum van de wijk ligt op circa 587 meter van de westelijke tunnelmond. De situatie van appellante is aangegeven op **bijlage 9** bij dit verweerschrift.*

Het beroep van appellante richt zich tegen het Inpassingsplan.

De zienswijze van appellante omtrent het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder A082 (aanvullend voor appellante).

Beroepsgronden

- 5.1 Appellante verzoekt het beroepschrift van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland te beschouwen als integraal deel uitmakend van het beroep.

Reactie:

Op het beroep van de door appellante genoemde stichting wordt afzonderlijk gereageerd, en wel onder hoofdstuk 32.

- 5.2 Appellante stelt dat aanvullend onderzoek gedaan had moeten worden naar de effecten die de aanleg van de tunnelmond, gelegen op circa 400 meter van woonwijk "De Wedde", heeft voor de luchtkwaliteit. Provinciale Staten volstaan volgens appellante in de Nota van Antwoord ten onrechte met een enkele verwijzing naar het MER 2^e fase uit 2012 en naar het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. Appellante wijst in dit verband op het feit dat er ten tijde van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. nog geen sprake was van een verlengde tunnel. Het Inpassingsplan is volgens appellante op dit punt vastgesteld in strijd met het motiverings- en zorgvuldigheidsbeginsel, temeer nu Provinciale Staten de beschikking heeft over ter zake dienende kennis over luchtkwaliteit bij tunnelmonden.

Reactie:

Ten aanzien van de gevolgen van het Inpassingsplan voor de luchtkwaliteit wordt vooropgesteld dat de RijnlandRoute is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Op basis daarvan wordt geborgd dat van overschrijding van grenswaarden op het punt van luchtkwaliteit geen sprake is. Ingevolge artikel 5.16, derde lid, Wm vindt daarom geen afzonderlijke toets plaats aan de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden. Het NSL zorgt

ervoor dat overal in Nederland aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan, ook ter plaatse van de woning van appellanten.

Zie 6^e NSL Melding 2014, projectnummers 2002, 2003, 2004, 2004a en 2004b.

Na het doen van de NSL melding, is evenwel besloten om de boortunnel te verlengen. Om die reden is specifiek bij de tunnelmonden aanvullend onderzoek uitgevoerd.

Zie de Achtergrondnotitie luchtkwaliteit d.d. 9 september 2014 (bijlage 6 bij de toelichting op het Inpassingsplan).

Daaruit volgt dat er in de plansituatie (2020) nergens op de wettelijke beoordelingspunten een overschrijding van de grenswaarden van de relevante luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en ultrafijnstof (PM_{2,5}) optreedt. Ter hoogte van de tunnelmonden is wel sprake van een concentratie NO₂ die boven de grenswaarde van 40 µg/m³ ligt, maar hier is geen sprake van een wettelijk toetspunt. Er is namelijk geen sprake van functies waar mensen langdurig verblijven. De mogelijke korte blootstelling is niet significant in relatie tot de middelingstijd van 1 jaar die geldt voor de jaargemiddelde concentratie NO₂. Uit het blootstellingscriterium van artikel 22, lid 1, onder a, j^o artikel 65 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 volgt dat er daarom geen toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt.

Het Wedde ligt overigens buiten de NO₂ concentratie contour van 22 µg NO₂/m³ en valt daarmee ruim onder de wettelijke grenswaarde (per 1 januari 2015) van 40 µg/m³ ligt. Voor PM₁₀ (jaargemiddelde) geldt dat de concentratie lager is dan 24 µg/m³ en daarmee ruim onder de wettelijke grenswaarde van 40 µg/m³ ligt. Ook het 24 uursgemiddelde wordt niet overschreden want dat is pas het geval bij een jaargemiddelde concentratie groter dan 31,2 µg/m³

Zie de Achtergrondnotitie luchtkwaliteit d.d. 9 september 2014 (bijlage 6 bij de Toelichting op het Inpassingsplan).

- 5.3 Hetgeen appellante betoogt ten aanzien van de luchtkwaliteit rond de westelijke tunnelmond geldt volgens haar eveneens voor de toename van de geluidsbelasting in en rond de woningen van de leden van appellante. Appellante wijst er in dit verband op dat het verkeerslawaai van de A44 nu al duidelijk te horen is. Een verdere toename door de aanleg van de tunnel en de open bak tussen tunnelmond en A44 in de Papenwegse en Zuijdwijkse polder is te verwachten, aldus appellante. De enkele verwijzing naar de oudere MER-rapportage, zonder uitleg van actualisering en voorstellen over mitigerende maatregelen acht appellante in strijd met het zorgvuldigheids- en motiveringsbeginsel.

Reactie:

Provinciale Staten hebben overeenkomstig de Wet geluidhinder onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de realisatie van de verbindingsweg A4-A44. In dit onderzoek is uitgegaan van de verlengde tunnel. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat ter plaatse van de woonwijk Het Wedde geen overschrijding plaatsheeft van de in de Wet geluidhinder opgenomen voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Zie Akoestisch onderzoek Inpassingsplan hoofdrapport, blz. 57 en de daarbij behorende bijlage 3. Het Akoestisch onderzoek Inpassingsplan hoofdrapport is opgenomen als bijlage 3 bij de Toelichting op het Inpassingsplan.

Voor de leden van appellante heeft het verlengen van de boortunnel overigens positieve effecten. In vergelijking met de situatie die is onderzocht ten tijde van de 2^e fase MER wordt de afstand tot de (tunnelmond van) verbindingsweg immers vergroot.

Zie de Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2^e fase, bladzijde 10 (bijlage 26 bij de Toelichting op het Inpassingsplan).

- 5.4 Appellante wijst erop dat de RijnlandRoute het Provinciale Landschap Duin, Horst en Weide doorkruist. Dit gebied is in de Verordening Ruimte aangewezen als Kroonjuweel cultuurhistorie met de beschermingscategorieën 1 en 2. Uit het Inpassingsplan en de daarbij behorende stukken volgt niet op welke wijze Provinciale Staten met de RijnlandRoute invulling denken te geven aan de voor deze beschermingscategorieën geldende regels, aldus appellante.

Reactie:

In de Visie Ruimte en Mobiliteit is het door appellante genoemde gebied aangewezen als een gebied met beschermingscategorie 1 (cultuurhistorisch kroonjuweel) en met beschermingscategorie 2 (gebieden met een specifieke waarde). Tegelijkertijd voorziet de Visie Ruimte en Mobiliteit in de aanleg van de RijnlandRoute. Op de bij deze structuurvisie behorende kaart "Laag van de stedelijke occupatie" is het tracé ingetekend door het groene gebied dat grenst aan de Stevenshof.

Een uitsnede van deze kaart is opgenomen als **bijlage 10** bij dit verweerschrift.

In dit gebied wordt de verbinding tussen de A4 en de A44 deels in een boortunnel en deels verdiept gerealiseerd. De kwaliteiten van het polderlandschap in dit gebied

(openheid, agrarisch karakter en natuurwaarden) worden hierdoor zoveel mogelijk gerespecteerd.

Zie Inpassingsvisie en Landschapsplan RijnlandRoute (bijlage 19 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 113-118.

Daarbij is van belang dat de agrarische bestemming van de omringende polder niet wordt gewijzigd door de komst van de RijnlandRoute. Daarmee is op zorgvuldige wijze invulling gegeven aan de voor deze beschermingscategorieën geldende regels.

- 5.5 Appellante stelt dat Provinciale Staten plompverloren menen te kunnen 'concluderen' in het Mitigatie- en Compensatieplan dat op basis van voldoende 'animo tot deelname' kan worden 'aangenomen' dat de weidevogelcompensatie gerealiseerd 'kan' worden met inzet van agrarisch natuurbeheer en dat als terugvaloptie het mogelijk is om de fysieke compensatie via aankoop, inrichting en beheer verder uit te werken. Ook in par. 3.13 van de Nota van Antwoord bij het Inpassingsplan komen Provinciale Staten niet verder dan te 'antwoorden' dat 'een mogelijkheid' voor de weidevogelcompensatie agrarisch natuurbeheer is. Dat besluit van Provinciale Staten is in strijd met de eigen provinciale Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland (2013) en met de provinciale Verordening Ruimte 2014 en ontbeert enige motivering en vertrouwen in en (rechts)zekerheid over de toekomstige realisatie van de compensatie.

Reactie:

Door de aanleg van de RijnlandRoute in de Papenwegse polder gaat weidevogelareaal verloren. Door de provincie is deze polder aangemerkt als belangrijk weidevogelgebied. Omdat de ingreep leidt tot verlies van in de Verordening Ruimte als belangrijk aangemerkte weidevogelleefgebied moet niet alleen het areaal verlies, maar ook de verstoring worden gemitigeerd en gecompenseerd. De verdiepte ligging, de geluidwerende voorzieningen en aangepaste verlichting hebben een mitigerend effect vanwege de beperking van de verstoring. Voor de resteffecten is berekend dat er door de aanleg circa 3 hectare verdwijnt en dat vanwege verstoring, berekend op basis van extra geluidverstoring (plansituatie ten opzichte van de huidige situatie) sprake is van een opgave van circa 16 hectare compensatie. Ten slotte is er door verlies en herinrichting van geschikt areaal in de Stevenshofjespolder circa 3 hectare compensatie benodigd. De totale opgave bedraagt derhalve circa 22 hectare. Voor alle opgaven worden compensatiemogelijkheden zoveel mogelijk uitgewerkt in de directe omgeving buiten de door de ingreep verstoorte zone.

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

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

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

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

Zie het Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute (bijlage 9 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 31.

Om de uitvoerbaarheid van de compensatieopgave te vergroten zijn twee sporen verkend.

Spoor 1 bestaat uit het realiseren van de compensatieopgave door middel van particulier natuurbeheer c.q. agrarisch natuurbeheer op gronden die nu nog bij agrariërs in eigendom zijn. De inzet van agrarisch natuurbeheer is voor de vaststelling van het Inpassingsplan onderzocht. Daartoe is met vertegenwoordiging van agrarische natuurverenigingen een overzicht gemaakt van 'kansrijke polders'. 'Kansrijk' betekent in dezen dat de polder voldoet aan de uitgangspunten voor compensatie en dat de agrarische natuurverenigingen hebben laten weten dat er vermoedelijk animo zal zijn voor invulling van de compensatieopgave. De polders die door het bevoegd gezag als kansrijk zijn aangemerkt zijn: Papenwegse Polder (gedeelte), Westeindsepolder, Grote Drooggemaakte polder, Zwet- en Groote Blankaardpolder, Polder Groenendijk, Oostbroekpolder, Duivenvoordse Veenzijdse polder, Polder Elsbroek en Polder Hoogeweg/Elsgeest. Deze polders zijn (vrijwel) allemaal in de nabijheid van het tracé van de RijnlandRoute.

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

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

afsluiten met de eigenaren die geïnteresseerd zijn en in aanmerking komen. In 2016 wordt het beheer gestart.

- 5.6 Appellante stelt dat financiële compensatie slechts expliciet van toepassing is op de binnen specifieke onderdelen van de EHS gelegen gebieden/wateren, en dus niet van toepassing is in dit geval omdat de weidevogelgebieden buiten de EHS zijn gelegen. Bovendien voldoen alleen aankoop, inrichting en beheer aan de eveneens vereiste actieve behartiging door en resultaatsverplichting van de provincie omwille van een optimaal resultaat. Daar komt nog bij dat de gronden reeds bij de overheid in eigendom zijn en dus binnen afzienbare tijd beschikbaar zijn en ingericht en beheerd kunnen worden door een terrein beherende instantie en in de provinciale kostenraming - volgens Provinciale Staten - voldoende budget is gereserveerd voor aankoop, beheer en inrichting van het benodigde compensatie-areaal.

Reactie:

De stelling van appellante kan niet gevolgd worden. Van financiële compensatie is geen sprake. Dit is hierboven bij 5.5 toegelicht.

- 5.7 Appellante stelt dat in de Toelichting bij het PIP maar ook in het Mitigatie- en Compensatieplan ten aanzien van de keuze voor agrarisch natuurbeheer slechts in zeer algemene bewoordingen - onder meer in de vorm van verwijzingen naar gesprekken en mogelijke afspraken - ingegaan wordt op hoe het verlies aan waarden zal worden gecompenseerd. Dergelijke onduidelijkheden over hoe dat precies en naar behoren en met zekerheid zal geschieden zijn volstrekt onvoldoende om het volgens de Beleidsregel vereiste zekere zicht op compensatie te bieden.

Reactie:

Hierboven onder 5.5 is toegelicht hoe de weidevogelcompensatie plaatsvindt. Er is wel degelijk voldoende zekerheid. Zoals gezegd was er ten tijde van het vaststellen van het Inpassingsplan voldoende animo bij leden van de vier omringende agrarische natuurverenigingen om deel te nemen (spoor 1). Bovendien waren er voldoende polders en deze zijn voldoende van omvang om aan te nemen dat de weidevogelcompensatie gerealiseerd kan worden met inzet van agrarisch natuurbeheer. De komende maanden gaat de provincie de overeenkomsten afsluiten met de eigenaren die geïnteresseerd zijn en in aanmerking komen. In 2016 wordt het beheer gestart.

- 5.8 Appellante stelt dat fysieke compensatie in de vorm van reservaatvorming een veel robuuster, duurzamer en beter beheerbaar resultaat biedt dan agrarisch natuurbeheer, dat per definitie ondergeschikt is aan het belang van de agrarische bedrijfsvoering ter plaatse. Ook wordt de effectiviteit van agrarisch natuurbeheer reeds jaren maar ook

voor de toekomst betwijfeld. De bescherming van de nieuwe natuur kent nog onvoldoende gegarandeerde daadwerkelijke uitvoering, veldcontrole, toezicht en handhaving, hetgeen de bij agrarisch natuurbeheer per definitie afwezige actieve provinciale behartiging des te nadeliger maakt.

Reactie:

De stelling van appellante kan niet gevolgd worden. Particulier natuurbeheer c.q. agrarisch natuurbeheer geeft voldoende garantie dat het verlies aan belangrijk weidvogelgebied wordt gecompenseerd. Deze methode van compensatie wordt veelvuldig toegepast en is volledig in overeenstemming met de vereisten van de Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Provincie Zuid-Holland (2013).

- 5.9 Appellante stelt dat dus kan worden gesteld dat reservaatvorming door aankoop, inrichting en beheer veel beter tegemoet komt aan die gewenste garanties en aan de in artikel 7 van de Beleidsregel voorgeschreven zekerstelling van de uitvoering van de compensatie dan agrarisch natuurbeheer met zijn – i.c. - boterzachte 'garanties' in de vorm van 'gesprekken voeren en animo peilen'. Op grond van het bovenstaande heeft het bestuursorgaan in redelijkheid niet kunnen besluiten dat de weidevogelcompensatie gerealiseerd zal worden met inzet van agrarisch natuurbeheer. Dat besluit is in strijd met de provinciale Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland (2013), de Verordening Ruimte 2014, het vertrouwensbeginsel en het motiveringsbeginsel.

Reactie:

Van strijd met de Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Provincie Zuid-Holland (2013) dan wel de Verordening Ruimte 2014, het vertrouwensbeginsel of het motiveringsbeginsel, is geen sprake. Zoals hierboven bij 5.7 is toegelicht is er wel degelijk voldoende zekerheid dat de weidevogelcompensatie plaatsvindt.

- 5.10 Appellante voert aan dat de huizen van haar leden gebouwd zijn op slappe veengrond. De Nota van Antwoord gaat volgens haar niet in op de vragen die zij gesteld heeft met betrekking tot de effecten van de aanleg van de boortunnel op de huizen. In de Nota van Antwoord wordt volgens appellante ten onrechte slechts volstaan met een algemene verwijzing naar het technisch maakbaar zijn van het ontwerp en de mogelijkheid van schadevergoeding indien schade aan eigendommen ontstaat.

Reactie:

In opdracht van de provincie Zuid-Holland is door Grontmij Nederland B.V. onderzoek verricht naar de effecten van de aanleg van de boortunnel op de gebouwen die binnen

het invloedsgebied van de tunnel zijn gelegen. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in het rapport "Belendingen RijnlandRoute, Klasse-indeling panden en invloedsbepaling", d.d. 20 januari 2015.

Het rapport wordt overgelegd als **bijlage 11** bij dit verweerschrift.

Uit dit onderzoek blijkt dat de aanleg van de boortunnel geen effect heeft op de gebouwen binnen woonwijk Het Wedde. De tunnel bevindt zich daarvoor op een te grote diepte en een te grote afstand.

Zie par. 2.3 van het rapport "Belendingen RijnlandRoute, Klasse-indeling panden en invloedsbepaling".

Ter plaatse van woonwijk Het Wedde bevindt de boortunnel zich in het goed doorlatende eerste watervoerend pakket. Daarnaast is de stroomrichting van het grondwater ter plaatse parallel aan de lengterichting van de tunnel. Uit de geohydrologische modelberekeningen blijkt dat de boortunnel daarom geen grondwaterstandsveranderingen tot gevolg heeft.

Zie par. 7.5.4 van het Deelrapport Water TB's/PIP RijnlandRoute (bijlage 10 bij de Toelichting op het Inpassingsplan).

Ook in zoverre heeft de aanleg van de boortunnel geen effect op de huizen van de leden van appellante.

6 Bewonersvereniging Zuiderzeehelden

*Appellante behartigt de belangen van de bewoners van de Zeeheldenbuurt-Zuid te Voorschoten. De situatie van appellante is aangegeven op **bijlage 12** bij dit verweerschrift.*

Het beroep van appellante richt zich tegen het Inpassingsplan.

De zienswijze van appellante omtrent het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder A112 (aanvullend voor appellante).

Beroepsgronden

- 6.1 Appellante stelt dat Provinciale Staten niet bevoegd waren om het Inpassingsplan vast te stellen. De verbinding tussen de A4 en de A44 is volgens appellante een hoofdweg. Appellante wijst in dit verband op plankaart 1 van de Nota Mobiliteit waarop de nieuwe verbinding tussen A4 en A44 is aangegeven als het nieuwe tracé voor de A11. Aangezien de Verkenning en de procedure van de m.e.r. ten behoeve van de RijnlandRoute gestart zijn ten tijde van de Nota Mobiliteit had ook voor de verbinding tussen de A4 en de A44 een Tracébesluit genomen moeten worden.

Reactie:

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

De verbinding tussen de A4 en de A44 zelf vormt geen autoweg van nationaal belang en kan daarom niet worden aangemerkt als hoofdweg in de zin van artikel 1, eerste lid, Tracéwet. De verwijzing naar plankaart 1 bij de Nota Mobiliteit leidt niet tot een andere conclusie. De Nota Mobiliteit is per 13 maart 2012 immers vervangen door de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De SVIR geeft een handvat voor de beoordeling of sprake is van een weg van nationaal belang. In de SVIR is de verbinding tussen de A44 en A4 niet opgenomen als onderdeel van het hoofdwegennetwerk.

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

Aangezien de besluitvorming rond de aanleg van de verbinding tussen de A4 en de A44 heeft plaatsgevonden na inwerkingtreding van het SVIR is de procedure van de Tracéwet niet doorlopen.

Voor de keuze voor een inpassingsplan in combinatie met twee tracébesluiten verwijzen Provinciale Staten naar paragraaf 4 van de Inleiding van dit verweerschrift. Daar is ook toegelicht waarom sprake is van een provinciaal belang, zodat Provinciale Staten bevoegd waren om het Inpassingsplan vast te stellen.

- 6.2 Appellante acht de nut en noodzaak van de RijnlandRoute niet aangetoond. Volgens appellante wordt de noodzaak van de RijnlandRoute beargumenteerd vanwege het ontlasten van de N206 tussen Katwijk en de A4. Appellante stelt dat de in het Inpassingsplan opgenomen vergelijking tussen de reistijd tussen de A4 en de A44 in de huidige situatie (via de Churchillaan) en in de plansituatie (via de RijnlandRoute) echter een zinloze vergelijking is. Niemand begint of eindigt zijn rit volgens appellante bij de A4 of de A44. Volgens appellante heeft het veel meer zin om de reistijd te laten zien van die verkeersstromen die het grootste aandeel hebben in het totale verkeer. In dit verband verwijst appellante naar een kentekenonderzoek uit 2007 waaruit afgeleid kan worden dat de overgrote meerderheid van alle verkeer op de N206-route in Leiden zijn herkomst en/of bestemming in Leiden heeft.

Reactie:

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

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

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

Door de realisatie van de RijnlandRoute zal de doorstroming op de Churchillaan fors verbeteren. Dat komt doordat de nieuwe oost-westverbinding tussen de A4 en de A44

zorgt voor een aanzienlijke afname (meer dan 20%) van het verkeer op de Churchillaan.

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

Op de Churchillaan (N206 Churchillbrug-Voorschoterweg) neemt de rijsnelheid in de ochtendspits in 2020 toe van 5 km/uur naar 23 km/uur. De reistijd neemt daarmee af van 21 minuten naar 5 minuten.

Zie het MER 2e fase, Achtergrondrapport Verkeer, bijlage 5 (Verkeerseffecten op kaart), Tabel B12.1 op blz. 103 en Tabel B12.2 op blz. 104.

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

- 6.3 Appellante wijst erop dat de Stichting Behoud Rijnland bij brief van 9 september 2005 uitgebreide voorstellen heeft gedaan om aan de west- en oostkant van Leiden een aantal knelpunten op de bestaande N206-route op te heffen. Volgens appellante sloten die voorstellen beter aan bij de "zevensprong van Verdaas". Deze "zevensprong van Verdaas" of een vergelijkbare aanpak komt ten onrechte niet ter sprake in het Inpassingsplan, aldus appellante.

Reactie:

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

Deze maatregelen lossen de problemen op het punt van doorstroming en bereikbaarheid niet op. Met name geldt dat de belangrijkste "bottle neck", de bestaande Churchillaan, in de door de Stichting Behoud Rijnland voorgestelde maatregelen niet wordt aangepakt of ontlast.

Wat verder van belang is, is dat in de (bijlage bij de) brief van 9 september 2005 voor de lange termijn uitdrukkelijk een nieuwe oostwestverbinding wordt genoemd, en zelfs

als enige maatregel. Het is deze nieuwe oostwestverbinding die nu mogelijk gemaakt is in de bestreden besluiten.

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

- 6.4 Appellante voert aan dat de provincie onrealistische groeiscenario's hanteert. Volgens appellante gaat de provincie er ten onrechte vanuit gaat dat het autoverkeer zal toenemen als gevolg van de groei van de economie en door de bouw van bedrijven, kantoren en woningen in de regio. Zij stelt in dit verband dat de verkeersgegevens ten onrechte zijn gebaseerd op het Global Economy-scenario (GE-scenario). Het GE-scenario laat volgens appellante de hoogste groeicijfers zien. De gemiddelde economische groei in de afgelopen tien jaar en de door de OESO, het IMF en De Nederlandse Bank verwachte economische groeiscenario's laten volgens appellante lagere percentages zien.

Verder wijst appellante er op dat de verkeersbewegingen van Flora Holland in Rijnsburg alleen maar zullen afnemen en dat de bebouwing van voormalig vliegveld Valkenburg keer op keer wordt uitgesteld. Tot slot wijst appellante erop dat in de gehanteerde verkeersmodellen geen rekening wordt gehouden met de afname van de omvang van de beroepsbevolking, de afname van mobiliteit door "het nieuwe werken" en de onverwacht grote groei van het gebruik van (elektrische fietsen) voor woon-werkverkeer.

Reactie:

Het verkeersonderzoek ten behoeve van het Inpassingsplan is uitgevoerd op basis van het op dat moment meest actuele NRM (2013). Het NRM gaat uit van het door appellante bestreden GE-scenario. Dat is een bewuste keuze die voorkomt dat onderschatting plaatsheeft van de milieueffecten. Het grootste verschil tussen het GE-scenario en het lagere RC-scenario zit in de bevolkingsgroei en de werkgelegenheid. Overigens is in beide scenario's sprake van een afnemende groei ten opzichte van de trendlijn (1970-2002). De groeiscenario's die ten grondslag liggen aan de gehanteerde verkeersmodellen worden voortdurend getoetst aan ontwikkelingen in demografie, mobiliteit en economie en zo nodig aangepast. Daarmee is bij de besluitvorming

uitgegaan van gangbare en realistische groeiprognoses voor het wegverkeer. Provinciale Staten merken hierbij nog op dat specifiek voor het MER 2^e fase de oorspronkelijke ontwikkelingsomvang van de locatie Valkenburg is gereduceerd en gefaseerd, uitgaande van 50% realisatie in 2020 en 90% van de oorspronkelijke capaciteit in 2030.

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

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

Zie met betrekking tot het NRM bijvoorbeeld:

- AbRvS 3 december 2008, nr. 200703693/1 (TB Capaciteitsuitbreiding Coentunnel 2008), r.o. 2.8.5;
- AbRvS 6 juli 2011, nr. 201009980/1/M2 (TB A4 Delft-Schiedam), r.o. 2.20.1."

Uit het vorenstaande volgt dat bij de besluitvorming realistische groeiscenario's zijn gehanteerd. De door appellante genoemde ontwikkelingen geven geen aanleiding om de prognoses bij te stellen. Het klopt dat de groei de afgelopen jaren wat is afgevlakt. De belangrijkste oorzaak hiervan is de economische crisis van de afgelopen jaren. Dit betekent echter niet dat het verkeer afneemt. De problemen in de regio ten aanzien van doorstroming en bereikbaarheid blijven onverminderd gelden.

- 6.5 Appellante heeft verzocht om fasering in het project aan te brengen. Door eerst de knelpunten rondom het Lammenschansplein en het knooppunt Leiden West op te lossen kunnen doorstroomproblemen op korte termijn worden aangepakt. Na de verbetering van deze knelpunten kan een evaluatie worden gehouden om te bepalen of de aanleg van een tunnel alsnog nodig is.

Reactie:

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

Zie het MER 2e fase, Hoofdrapport, par. 2.1 (Doelstellingen) en de Toelichting bij het Inpassingsplan, par. 1.2.

Een alternatief waarbij de door appellante genoemde knelpunten worden opgelost, is onderzocht als variant Zoeken naar Balans A.

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

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

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

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

- 6.6 De bewering van de provincie, dat de RijnlandRoute een robuuste oplossing is, is volgens appellante inconsistent onderbouwd. Het probleemoplossend vermogen voor de Chuchillaan en de Dr. Lelylaan zijn volgens appellante ruim onvoldoende, uitgaande van de cijfers die de provincie zelf gebruikt. De vermindering van 20% van de verkeersintensiteit per etmaal voor deze wegen is niet voldoende om de verkeerstoename van 2008 tot 2020 te compenseren. De etmaalintensiteit op de Dr. Lelylaan zal toenemen van 25.000 naar 35.100 voertuigbewegingen en door ZnB gereduceerd worden tot 27.000. Dit blijft boven de waarde van 2008. De oplossing die de provincie voorstelt acht appellante niet robuust, nu deze niet voldoet aan de eigen prognose voor 2020 of 2030.

Reactie:

Vooropgesteld dient te worden dat nut en noodzaak van de RijnlandRoute niet (alleen) te maken heeft met groeiscenario's. Zoals in paragraaf 1 van de Inleiding van dit verweerschrift is uiteengezet, is de noodzaak voor de RijnlandRoute vooral ook gegeven door een slechte doorstroming op de N206, een belemmering van de groei van Leiden als gevolg van een overbelaste oost-westverbinding, een zwak infrastructuurnetwerk dat gevoelig is bij calamiteiten en dientengevolge de verkeersveiligheid en leefbaarheid die onder druk staan.

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

De door appellante genoemde verkeersprognoses in het Inpassingsplan leggen de focus op intensiteiten op de verschillende wegen. Het oplossend vermogen van de RijnlandRoute is inderdaad wat minder zichtbaar als puur wordt gekeken naar verkeersintensiteiten op de verschillende relevante wegen, met uitzondering van de RijnlandRoute zelf. Minstens zo belangrijk vormt echter informatie over wat voor soort verkeer op de verschillende wegen zal zitten na realisatie van de RijnlandRoute. De verkeersprognoses laten namelijk een verschuiving zien van doorgaand verkeer van het wegennet in Leiden (N206) naar de RijnlandRoute terwijl op het lokale wegennet (N206) een verschuiving plaatsvindt van doorgaand verkeer naar bestemmingsverkeer. Dit bestemmingsverkeer wordt zichtbaar in de verkeersmodellen omdat dit na realisatie van de RijnlandRoute gebruik zal maken van de hoofdroutes door Leiden in plaats van te sluipen via het secundaire wegennet. Met andere woorden: de RijnlandRoute zorgt voor meer capaciteit en voor een herverdeling van verkeer door en rondom Leiden en levert daarmee een grote bijdrage aan het verbeteren van de leefbaarheid in en rondom Leiden.

- 6.7 Appellante stelt dat de provincie geen fair-play speelt. Zij wijst er in dit verband op dat voor de vergelijking van reistijden alleen trajecten zijn gekozen die in de geplande situatie via de verbinding A4-A44 gaan. Reistijden van de bestemmingsverkeer via de Churchilllaan of Dr. Lelylaan zijn niet vermeld.

Reactie:

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

- 6.8 Voorts acht appellante het vereiste kapitaal van een zodanige omvang, dat de provincie hierdoor in de toekomst te weinig financiële ruimte meer heeft voor andere investeringen. Volgens appellante wordt in de toelichting, in strijd met het Bro, bij het Inpassingsplan ten onrechte geen inzicht gegeven in de financieel-economische uitvoerbaarheid van het plan. Appellante stelt dat het Inpassingsplan niet uitvoerbaar

is.

Reactie:

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

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

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, par. 8.3.

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

Ingevolge vaste jurisprudentie kan een betoog dat ziet op de uitvoerbaarheid van een inpassingsplan, waaronder ook de financieel-economische uitvoerbaarheid is begrepen, overigens slechts dan leiden tot vernietiging van het bestreden besluit indien en voor zover het aangevoerde leidt tot de conclusie dat Provinciale Staten op voorhand in redelijkheid hadden moeten inzien dat het inpassingsplan niet kan worden uitgevoerd binnen de planperiode van tien jaar.

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

Daarvan is hier geen sprake. Uit het vorenstaande blijkt dat de projectkosten volledig gedekt zijn en dat er zelfs een overschot op de balans is. Er is geen twijfel dat het project niet binnen de planperiode uitgevoerd kan worden, laat staan dat bij de vaststelling van het Inpassingsplan op voorhand in redelijkheid had moeten worden ingezien dat uitvoering in de planperiode van 10 jaar niet mogelijk zou zijn.

- 6.9 Appellante wijst erop dat de kapitaallastberekeningen voor de RijnlandRoute gemaakt zijn tegen de huidige (lage) rentepercentage(s). Als de provincie in de toekomst afzonderlijke leningen moet afsluiten voor de financiering van de RijnlandRoute, is de kans op hogere rentepercentages een risico dat de financiële uitvoerbaarheid onder

druk zet. Volgens appellante is verder onduidelijk wat de gevolgen voor het project zijn, indien niet langer alle BTW gecompenseerd wordt.

Reactie:

Vooropgesteld wordt dat de vraag of de kans op hogere rentepercentages of een eventuele verlaging van het BTW-compensatiefonds een risico vormt voor de financiële uitvoerbaarheid niet van belang is voor de toetsing van inpassingsplannen. Waar het om gaat is of ten tijde van de vaststelling van het Inpassingsplan duidelijk was dat voldoende budget beschikbaar is om de RijnlandRoute in de planperiode aan te leggen. Zoals hiervoor onder 6.8 is uiteengezet is dit het geval.

Bij de berekening van de meerjarige kapitaallasten is uitgegaan van het renteomslagpercentage van 2,94% uit de provinciale begroting 2015. Dat is een redelijk uitgangspunt. Daarbij is van belang dat binnen de provincie Zuid-Holland wordt gewerkt met een zogenaamde totaalfinanciering. Dit betekent dat niet voor iedere investering een aparte lening wordt afgesloten. Investerings worden gefinancierd vanuit het totaal van eigen vermogen (reserves) en het lang vreemd vermogen (aangetrokken leningen). Anders dan appellante suggereert bestaat er geen directe relatie tussen een bepaald(e) investering/project en de rentelasten voor een afgesloten lening.

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

- 6.10 Appellante acht de begroting voor het onderhoud van met name het tunneldeel onvoldoende. Het beheer kost vanaf 2020 jaarlijks rond de 5 à 6 miljoen, terwijl rente en afschrijving over een periode van dertig jaar ongeveer € 20 miljoen per jaar bedragen. Hierdoor heeft de provincie volgens appellante jarenlang geen financiële ruimte meer voor overige investeringen.

Reactie:

Ook hier geldt dat de vraag of de kosten voor onderhoud, afschrijving en vervanging voldoende begroot en gedekt zijn - en of deze kosten nadelig zijn voor de financiële ruimte die de provincie heeft voor overige investeringen - niet van belang is voor de toetsing van inpassingsplannen. Relevant is slechts of ten tijde van het vaststellen van het Inpassingsplan duidelijk was dat voldoende budget beschikbaar is om de

RijnlandRoute in de planperiode aan te leggen. Zoals hiervoor onder 6.8 is uiteengezet is dit het geval.

De kosten van beheer en onderhoud van het nieuwe areaal wegen (niet hoofdwegennet) komen voor rekening van de provincie. De jaarlijkse kosten bedragen € 5,6 miljoen (prijspeil 2014). De beheer- en onderhoudslasten voor de tunnel bedragen circa € 4,8 miljoen (prijspeil 2014). Genoemde bedragen zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma Onderhoud 2014. De dekking is voorzien in het Kaderbesluit Infrastructuur 2014.

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

- 6.11 Appellante wijst erop dat voor de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) het "nee, tenzij" principe geldt. Aanleg van de RijnlandRoute is hiermee in strijd, aldus appellante. Gekozen had moeten worden voor een alternatief of een variant die de EHS niet of minder aantast.

Reactie:

Het provinciaal ruimtelijk beleid voor de EHS is gericht op het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied. De bescherming van deze waarden vindt plaats door toepassing van een specifiek afwegingskader: het zogenaamde "nee, tenzij"- regime. Dat betekent dat nieuwe plannen en projecten niet zijn toegestaan als deze een significant negatief effect hebben op de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied, tenzij daarmee een groot openbaar belang gediend is en er geen reële alternatieven voorhanden zijn. In dat geval moet de schade zoveel mogelijk beperkt worden door het treffen van mitigerende maatregelen en moet de resterende schade gecompenseerd worden. Hiervoor is een ontheffing van Gedeputeerde Staten vereist.

Binnen het plangebied van de RijnlandRoute is geen gerealiseerde EHS aanwezig. Het in artikel 5 van de Verordening Ruimte 2014 neergelegde "nee, tenzij"- regime verzet zich niet tegen aanleg van de RijnlandRoute.

Wel ligt er vanuit provinciaal beleid een wens voor het ontwikkelen van een ecologische verbindingzone door de Oostvlietpolder en bij knooppunt Ommedijk.

Zie kaart 3 bij de Verordening Ruimte 2014.

Gelet op artikel 5, tweede lid, Verordening Ruimte 2014 mogen nieuwe bestemmingen de instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van deze door de provincie gewenste ecologische verbindingzones niet significant beperken.

In het kader van het project wordt rekening gehouden met de realisatie van de ecologische verbindingzones in de toekomst. Zo wordt langs het tracé in het zuiden van de Oostvlietpolder een brede watergang met een natuurvriendelijke oever aangelegd. Ook de verbreding van de Europaweg leidt niet tot een negatief effect op de wezenlijke waarden en kenmerken voor de gewenste ecologische verbindingzone door de Oostvlietpolder, doordat een verbrede duiker met looprichels voor kleine fauna gerealiseerd wordt.

Met betrekking tot de door de provincie gewenste ecologische verbindingzone bij knooppunt Ommedijk geldt dat deze verbindingzone wordt doorkruist door de met het Tracébesluit A44 mogelijk gemaakte aansluiting op de A44. De ecologische verbindingzone is in de huidige situatie nog niet als zodanig aangelegd en is bovendien door barrièrevorming van de huidige infrastructuur niet voor alle doelsoorten geschikt om als zodanig te functioneren

Toelichting op het Tracébesluit A44, blz. 49 en 50.

De maatregelen die zijn opgenomen in het Tracébesluit zorgen ervoor dat de aanpassing van A44 het toekomstig functioneren van de door de provincie gewenste ecologische verbindingzone niet extra zal belemmeren. Door koppeling van de maatregelen uit het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) aan het Tracébesluit, namelijk het aanleggen van een ecopassage, zorgt het Tracébesluit er zelfs voor dat het oppervlak van de door de provincie gewenste ecologische verbindingzone toeneemt en de huidige barrièrewerking van de A44 wordt opgeheven.

Zie de Toelichting op het Tracébesluit A44, blz. 49 en 50.

Gelet op het vorenstaande leidt de RijnlandRoute niet tot een significante beperking van de wezenlijke kenmerken en waarden van de ecologische verbindingzones door de Oostvlietpolder en bij knooppunt Ommedijk.

7 G.C.M. Knijnenburg (Camping Maaldrift)

*Appellant is woonachtig aan de Maaldrift 10 te (2241 BN) Wassenaar. Appellant exploiteert aan dit adres tevens zijn campingbedrijf Camping Maaldrift met ca. 150 plaatsen. De woning van appellant ligt op in de huidige situatie op 226 meter en in de toekomstige situatie 222 meter van de A44. Het campingbedrijf ligt in de huidige situatie op circa 163 meter en in de toekomstige situatie 159 meter van de de A44. De afstand van het campingbedrijf tot de Ommedijkseweg is in de huidige situatie 155 meter en in de toekomstige situatie zal dit 93 meter bedragen. De Ommedijkseweg wijzigt niet ter hoogte van de woning van appellant. De situatie ter plaatse van appellant is weergegeven op **bijlage 13**.*

Het beroep van appellant is gericht tegen het Inpassingsplan en het Tracébesluit A44.

De zienswijze van appellant over het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota beantwoording ontwerp-inpassingsplan behandeld onder hoofdstuk 3 (thematische beantwoording) en onder 4.2.14 (aanvulling appellant).

Appellant heeft geen zienswijze ingediend over het ontwerp-Tracébesluit A44.

Ontvankelijkheid:

Ingevolge artikel 6:13 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) is het beroep van appellant niet-ontvankelijk voor zover het is gericht tegen het Tracébesluit A44 omdat geen zienswijze is ingediend over het ontwerp-Tracébesluit A44. Verweerders refereren zich op dit punt aan het oordeel van uw Afdeling.

Subsidiair, voor het geval uw Afdeling het beroep van appellant wel ontvankelijk acht, en voor zover het beroep zich richt tegen het Inpassingsplan, merken verweerders het volgende op.

Beroepsgronden:

- 7.1 Appellant is van mening dat bij de ontwikkeling en de inpassing van de RijnlandRoute onvoldoende rekening is gehouden met zijn campingbedrijf. Zijn bezoekers tolereerden de geluidshinder van de A44 tot nu toe. Appellant stelt dat de aanleg van de RijnlandRoute als gevolg heeft dat de A44 ter hoogte van zijn bedrijf verdubbeld zal worden, namelijk acht rijstroken om de invoeg- en uitvoegstroken mogelijk te maken voor knooppunt Ommedijk (Maaldrift). De A44 zou hierdoor op nog geen 100 meter van zijn bedrijf komen te liggen, het optrekken van personenauto's en vrachtauto's zal de geluidsoverlast en de daarmee samenhangende verhoogde concentraties fijn stofdeeltjes (luchtvervuiling) tot een niet aanvaardbaar niveau brengen, het doorstromen van het verkeer wordt mede belemmerd door de verkeerslichten op het

Rozenplein in Wassenaar waar de A44 overgaat in de N44, de files die door deze verkeerslichten worden veroorzaakt zullen door de aanleg van de RijnlandRoute niet oplossen.

Reactie:

Verweerder heeft voor de geluidssituatie bij de woning van appelland overeenkomstig de Wet milieubeheer (hierna: Wm) onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de realisatie van de RijnlandRoute. De woning van appelland is in de toekomstige situatie op circa 220 meter gelegen van de A44, tussen km 19,9 en 19,7. Uit het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A44 volgt dat de geluidsbelasting op de woning van appelland in de huidige situatie 57 dB Lden:gpp bedraagt en dat de geluidsbelasting in de toekomstige situatie maximaal 56 dB Lden:gpp zal bedragen. De daling van de geluidsbelasting met 1 dB is het resultaat van geluidsbeperkende maatregelen die zullen worden getroffen, de toepassing van een geluidreducerend wegdektype (tweelaags ZOAB) in beide richtingen op de westelijke en de oostelijke rijbaan ter hoogte van de woning van appelland.

Zie Akoestisch onderzoek Tracébesluit A44 RijnlandRoute, hoofdrapport, blz. 50-51 en blz. 123 van bijlage A (bijlage 6B bij het Tracébesluit A44).

Met betrekking tot het campingbedrijf van appelland is van belang dat dit een niet-geluidsgevoelig object als bedoeld in de Wet geluidhinder is. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de geluidsbelasting voor het campingbedrijf wel onderzocht. Uit het Akoestisch onderzoek volgt dat de geluidsbelasting voor het campingbedrijf bij het huidig geluidsproductieplafond 57 tot 59 dB Lden:gpp bedraagt. In de toekomstige situatie wordt de geluidsbelasting 56 tot 59 dB Lden:gpp bij vaststelling van het nieuwe geluidsproductieplafond. De geluidsbelasting neemt dus niet toe. Dit is het resultaat van de hiervoor genoemde geluidsbeperkende maatregelen.

Zie Akoestisch onderzoek Tracébesluit A44 RijnlandRoute hoofdrapport, bijlage A, blz. 21, 50-51 (bijlage 6B bij het Tracébesluit A44).

Ten aanzien van de gevolgen van de bestreden besluiten voor de luchtkwaliteit, geldt dat het project RijnlandRoute is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL). Het Inpassingsplan is gebaseerd op de "NSL-grondslag" van artikel 5.16, eerste lid, onder d, j° artikel 5.16, tweede lid, onder c, van de Wm. Dat betekent ingevolge artikel 5.16, derde lid, van de Wm dat geen afzonderlijke toets plaatsvindt aan de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden. Het NSL zorgt ervoor dat overal in Nederland aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan, ook ter plaatse van de woning van appelland.

Zie 6^e NSL Melding 2014, projectnummers 2002, 2003, 2004, 2004a en 2004b.

Van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat is derhalve geen sprake.

In tegenstelling tot appellant stelt neemt het verkeer op de A44 vlak voor de kruising Rozenplein af door de aanleg van de RijnlandRoute met ongeveer 13% (van circa 78.000 voertuigen per etmaal naar circa 67.000 voertuigen per etmaal). Hierdoor heeft de komst wel degelijk een positief effect op de doorstroming van het Rozenplein.

- 7.2 Appellant stelt dat door de aanleg van knooppunt Ommedijk en de daarmee samenhangende verbreding van de A44 de parallelweg (Rijksstraatweg/Ommedijkseweg) omgelegd moet worden, evenals het fietspad (de Oude trambaan). Hierdoor komt de doorgaande weg op nog geen 50 meter van zijn bedrijf te liggen. Ook krijgt deze weg aanzienlijk veel meer verkeer te verwerken door dat de parallelweg aan de zuidzijde van de A44 gestremd zal worden voor doorgaand verkeer, het verkeer van Wassenaar naar Leiden en andersom zal nu allemaal over deze weg moeten gaan rijden omdat dit de enige verbinding is tussen beide plaatsen. Appellant stelt dat hier ook nog de bewoners bijkomen van het nog vol te bouwen vliegveld Valkenburg en de recreanten met bestemming Valkenburgsemeer en het verkeer met bestemming bedrijventerrein Maaldrift. Voorts stelt appellant dat de straat waaraan hij woont en waaraan zijn bedrijf is gevestigd meer als sluiproute gebruikt zal gaan worden. Hij meent dat dit alles tot gevolg heeft een toename van verkeersbewegingen en een schrikbarende toename van geluidshinder en luchtvervuiling. Appellant vraagt of hij schade kan claimen indien de bezettingsgraad van zijn bedrijf hierdoor vermindert en daarmee ook zijn inkomen.

Reactie:

De Ommedijkseweg/Rijksstraatweg (hierna: westelijke parallelweg) wordt in het kader van de realisatie van het nieuwe knooppunt Ommedijk op de A44 verlegd. De weg komt daarmee circa 60 meter dichterbij het campingbedrijf van appellant te liggen, op circa 94 meter afstand.

In de huidige situatie maken er twee verkeerstromen gebruik van de westelijke parallelweg; bestemmingsverkeer tussen Leiden en Wassenaar en sluipverkeer vanuit Katwijk en de Bollenstreek. De aanleg van de RijnlandRoute zorgt voor een afname van 30% van het verkeer over de gecombineerde parallelwegen. Dit is ook logisch.

Bestemmingsverkeer vanuit Leiden Zuid (Stevenshof) met de bestemming Wassenaar, zal naar verwachting gebruik blijven maken van de westelijke parallelweg. De RijnlandRoute geeft echter verkeer vanuit Leiden Zuid (Stevenshof) met een verder

weg gelegen bestemming (bijvoorbeeld Den Haag of Leidschendam-Voorburg), dat in de huidige situatie gebruik maakt van de westelijke parallelweg, een goed alternatief via de A44 door de verbetering van de doorstroming op Knooppunt Leiden-West. Bij dit bestemmingsverkeer kan bovendien nog onderscheid worden gemaakt tussen verkeer met een bestemming in het noorden of westen van Den Haag (dat net als in de huidige situatie in beperkte mate gebruik zal maken van de westelijke parallelweg) en verkeer met een bestemming in het zuiden of oosten van Den Haag. Dit bestemmingsverkeer zal gebruik gaan maken van de RijnlandRoute. Het bestemmingsverkeer vanuit Leiden Zuid over de westelijke parallelweg zal dus fors afnemen na realisatie van de RijnlandRoute.

Na aanleg van de RijnlandRoute zal ook het sluipverkeer over de westelijke parallelweg afnemen. De doorstroming op de N206, aansluiting Leiden-West en dan de A44 wordt met de RijnlandRoute immers aanzienlijk beter. De behoefte aan een sluiproute is daardoor veel minder.

Bovendien is er een bestuurlijke overeenkomst gesloten tussen gemeente Wassenaar en de provincie Zuid-Holland voor de RijnlandRoute. Hierin zijn ook afspraken gemaakt ten aanzien van toekomstig sluipverkeer op de Ommedijkseweg/Rijkstraatweg. Afsproken is dat de gemeente Wassenaar door een extern deskundige verkeerstellingen laat uitvoeren op de westelijke parallelweg gedurende twee weken in de maand november vanaf een jaar voor de start van de aanleg tot en met de eerste twee jaar na opening van de RijnlandRoute. De gemeente en de provincie zijn overeengekomen dat als er een onverwachte stijging van verkeer wordt waargenomen (ongewenst sluipverkeer) die moet worden toegeschreven aan de realisatie van de RijnlandRoute, zij in onderlinge afstemming maatregelen nemen om dit sluipverkeer tegen te gaan:

Zie artikel 4 van de Bestuursovereenkomst RijnlandRoute, die als **bijlage 14** is overgelegd.

Gelet hierop zal het verkeer over de westelijke parallelweg en de Maaldrift (waaraan de woning en het campingbedrijf van appellant zijn gelegen) niet toenemen ten gevolge van de aanleg van de RijnlandRoute. Voor zover appellant vreest dat ten gevolge van de aanleg van RijnlandRoute de geluidshinder en luchtvervuiling voor zijn situatie zal toenemen, wordt gewezen op de reactie onder 7.1.

Indien appellant meent dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van een bepaling in het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en een tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd, dan kan appellant op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Voor zover de schade niet veroorzaakt wordt door het Inpassingsplan, maar door de Tracébesluiten, dan kan appellant onder voorwaarden in

aanmerking komen voor nadeelcompensatie op grond van artikel 22, eerste lid van de Tracéwet. Op de afhandeling van verzoeken om nadeelcompensatie is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing.

- 7.3 Appellant stelt dat de geluidwerende maatregelen in de vorm van stiller wegdek onvoldoende is. Daar zou bijkomen dat er vanwege een leidingtracé voor twee gasleidingen van de Gasunie en een transportwaterleiding van Dunea een strook op het bedrijventerrein niet is bebouwd. Appellant stelt dat deze bebouwingsvrije strook functioneert als een hoorn die het geluid van de A44 versterkt naar zijn bedrijf toeblaast. Appellant wijst erop dat op zijn bedrijf 55 gezinnen recreëren zes maanden per jaar permanent in hun stacaravan en 95 gezinnen recreëren zes maanden per jaar in hun tent of toercaravan. Voorts zouden vier woningen (Maaldrift 8, 9A, 9B en 10) op zijn bedrijf permanent bewoond worden door vier gezinnen. Appellant vraagt of zijn campinggasten, medebewoners en hijzelf geen recht op rust hebben.

Reactie:

Zoals uiteengezet in de reactie onder 7.1 volgt uit het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A44 dat de geluidsbelasting op de woning van appellant door het treffen van geluidsbeperkende maatregelen zal afnemen in de toekomstige situatie. Van een toename ten gevolge van het project is geen sprake.

Dat geldt eveneens voor de geluidssituatie bij de woning gelegen aan de Maaldrift 8, 9A, 9B en 10. Deze woningen zijn in het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A44 aangemerkt als "gewone" woningen en derhalve als geluidsgevoelige bestemmingen. Ook ten aanzien van deze woningen geldt dat de geluidsbelasting in de toekomstige situatie met 1 dB zal afnemen door de geluidsbeperkende maatregelen die worden getroffen.

Zie Akoestisch onderzoek Tracébesluit A44 RijnlandRoute, deelrapport specifiek, blz. 50-51 en blz. 123 van bijlage A bij dit rapport (bijlage 6B bij het Tracébesluit A44).

In het Akoestisch rapport zijn alle relevante omstandigheden meegenomen. Appellant heeft niet aannemelijk gemaakt dat het Akoestisch rapport zodanige gebreken dan wel leemten in kennis bevat, dat daarvan niet kon worden uitgegaan.

- 7.4 Appellant is van mening dat de geplande geluidwerende maatregelen onvoldoende zijn en vervangen dienen te worden door een geluidswerende muur en een natuurlijk geluidswal met beplanting zoals hij op een bij het beroepschrift gevoegde verbeelding heeft weergegeven. Appellant stelt dat grond aankopen daarvoor niet nodig is, de grond zou circa 40 jaar geleden al onteigend zijn voor deze doeleinden toen zijn vader nog eigenaar was van deze grond. Appellant vindt dat de grond dan ook daarvoor

gebruikt moet worden. Hij meent dat het argument dat er een vrije doorkijk moet blijven naar de duinen achterhaald is omdat het vliegveld Valkenburg in de toekomst wordt volgebouwd en de verkeersdeelnemers op de A44 hun aandacht bij de weg moeten houden vanwege het in- en uitvoegen. Appellant is van mening dat het aan het zicht onttrekken van de wegen aan het polderlandschap middels een natuurlijke geluidswal rust brengt in de polder en dat zou zwaarder wegen dan de openheid van het landschap en zicht op de duinen.

Reactie:

Uit het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A44 volgt dat in de toekomstige situatie – met de in dit onderzoek voorziene geluidsreducerende maatregelen - geen onaanvaardbare geluidsbelasting zal optreden op de woning en het campingbedrijf van appellant. De geluidsbelasting neemt zelfs iets af ten opzichte van de huidige situatie. In tegenstelling tot appellant stelt, zijn de geplande geluidreducerende maatregelen niet onvoldoende. Verweerders hebben terecht geen aanleiding gezien om ook een geluidswerende muur en een natuurlijke geluidswal met beplanting aan te leggen. Voor het overige wordt verwezen naar de reactie onder onder 7.1 en 7.3.

- 7.5 Appellant stelt dat zijn zorgen uitgaan naar het moment dat men daadwerkelijk gaat beginnen met de aanleg van de RijnlandRoute en vraagt zich af of zijn gasten door de overlast zijn bedrijf gaan mijden en of zijn bedrijf bereikbaar blijft. Hij stelt voor om eerst de geluidwerende maatregelen aan te brengen voordat wordt gestart met de aanleg.

Reactie:

Appellant is momenteel alleen bereikbaar via de weg Maaldrift die aansluit op de westelijke parallelweg. Deze toegangsweg valt buiten de reconstructie van de Ommedijkseweg, dus appellant zal via het zuidelijke deel van de Ommedijkseweg bereikbaar blijven. Wel wordt de Ommedijkseweg ten noorden van de weg Maaldrift voor de Rijnlandroute (deels) verlegd. Ten gevolge van deze verlegging kan het zijn dat appellant tijdelijk niet vanuit het noorden via de Ommedijkseweg bereikbaar is. Een en ander zal in nauw overleg met appellant gebeuren en op zodanige wijze dat de bedrijfsvoering van appellant zo min mogelijk worden beïnvloed (bijvoorbeeld door een nacht- of weekendafsluiting).

De geluidsbeperkende maatregel betreft de toepassing met tweelaags ZOAB. Deze maatregel kan pas worden getroffen als wordt gestart met de aanleg van de RijnlandRoute en de daarbij behorende aanpassing van de A44. De extra rijstroken zullen echter ook pas in gebruik worden genomen als deze geluidsbeperkende maatregel is toegepast. Daarmee is geborgd dat geen sprake zal zijn van een

onaanvaardbare geluidsbelasting op de woning en het campingbedrijf van appelllant.
Voor het overige wordt verwezen naar de reactie onder 7.1 en 7.3.

8 College van burgemeester en wethouders en de raad van de gemeente Katwijk

Appellant heeft beroep ingesteld tegen het Inpassingsplan.

De zienswijze van de gemeente Katwijk over het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.19 (aanvullend voor appellant).

Opmerking vooraf

Bij de voorbereiding van het Inpassingsplan zijn Provinciale Staten de gemeente op een groot aantal punten tegemoet gekomen, zoals:

- Verdiepte aanleg van Tjalmaweg ter hoogte van woonwijk Duinzicht.
- Tjalmaweg ter hoogte van Katwijkerbroek (ten westen van Duinzicht) naar maaiveld.
- Verplaatsing van aansluiting Valkenburg I naar de huidige locatie ter hoogte van de wijk Duinzicht.
- Verplaatsing van aansluiting Valkenburg II naar het westen; ter hoogte van Torenvlietslaan.
- Financiële afspraken over de aanleg van rotonde Voorschoterweg/ Torenvlietslaan bij aansluiting Valkenburg II.
- Optie opgenomen in het Inpassingsplan over een directe ontsluiting percelen op de Torenvlietslaan.
- Geen geluidschermen ter hoogte van woonwijk Duinzicht.
- Hogere geluidschermen ter hoogte van nieuwe woonwijk 't Duyfrak planologisch mogelijk.

Het valt op dat geen enkel beroep is ingediend door bewoners, wijkverenigingen of ondernemers over de inpassing en uitwerking van het tracé van de RijnlandRoute ter hoogte van de Tjalmaweg. Kennelijk kunnen zij zich vinden in de uiteindelijke gekozen oplossing van het tracé ter hoogte van de Tjalmaweg.

Er zijn met betrekking tot het tracé ter hoogte van de Tjalmaweg nog maar twee punten over, te weten:

- Ontsluiting vrachtverkeer vanuit Zijlhoek.
- Langzaam-verkeer overkluizingen waaronder fietsverbinding over Valkenburg I.

Daarover zijn provincie en gemeente momenteel met elkaar in overleg. Het verbaast Provinciale Staten dan ook zeer dat de gemeente in beroep is gekomen.

Beroepsgronden

- 8.1 Appellant begrijpt dat Provinciale Staten bij de vaststelling van een inpassingsplan beleidsvrijheid heeft. Appellant meent echter dat Provinciale Staten zich op onderdelen van het besluit niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening, althans dat het bestreden besluit op onderdelen is voorbereid of genomen in strijd met het recht. Daartoe voert appellant aan dat het Inpassingsplan onvoldoende rekening houdt met voorziene ruimtelijke ontwikkelingen en die ontwikkelingen onmogelijk maakt dan wel frustreert.

Reactie:

De besluitvorming over het Inpassingsplan door Provinciale Staten is niet over één nacht ijs gegaan. Alle belangen zijn zorgvuldig gewogen. In het Inpassingsplan is rekening gehouden met aanpalende projecten. Hierna wordt dit bij de bespreking van de afzonderlijke beroepsgronden nader uiteengezet.

- 8.2 Appellant stelt dat vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening het handhaven van een voor vrachtverkeer geschikte aansluiting naar de zuidkant van de N206 essentieel is, terwijl de huidige aansluiting aan de zuidkant van de N206 voor het verkeer van en naar de (agrarische) bedrijventerreinen Zijlhoek en De Woerd en naar de Voorschoterweg richting Leiden in het inpassingsplan is vervallen. In plaats daarvan voorziet het Inpassingsplan in een noordelijke aansluiting. Dit brengt met zich mee dat het vrachtverkeer van en naar de genoemde bedrijventerreinen door de bebouwde kom van Valkenburg zal gaan rijden, direct langs de nieuwe wijk 't Duyfrak. Dit deel van de Voorschoterweg is ingericht als 30 km-weg met drempels en is niet geschikt voor dit vrachtverkeer. Uit de Toelichting blijkt niet dat Provinciale Staten de gevolgen voor de verkeerssituatie op deze weg voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid hebben meegewogen. Het bestreden besluit is daarom onzorgvuldig voorbereid, althans in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Reactie:

Door de komst van de RijnlandRoute wijzigt de afwikkeling van het vrachtverkeer uit de richting van het glastuinbouwgebied Zijlhoek op de Tjalmaweg. De huidige rechtstreekse aantakking verdwijnt waardoor (vracht)verkeer via de Voorschoterweg richting N206 wordt geleid. Dit is door Provinciale Staten beoordeeld en in overeenstemming geacht met een goede ruimtelijke ordening. Tegelijkertijd is door Provinciale Staten onderkend dat de gemeente Katwijk met het oog op de ontwikkeling van de nieuwe wijk 't Duyfrak bedenkingen heeft bij deze wijze van ontsluiting. Om die

reden zijn partijen begin 2014 met elkaar in overleg getreden om te bezien of aanleiding bestaat om te voorzien in een alternatieve (tijdelijke) ontsluiting tot aan het moment dat vanwege de ontwikkeling van Projectlocatie Valkenburg wordt voorzien in een directe ontsluiting van Zijlhoek via de zuidzijde van het viaduct Valkenburg II op de N206. De bestaande aansluiting van het bedrijventerrein op de N206 wordt overigens pas weggehaald als het viaduct ter hoogte van Valkenburg II is gerealiseerd. De planning is erop gericht om dit viaduct omstreeks 2022 gereed te hebben terwijl een directe aansluiting van Zijlhoek in het kader van het Masterplan Valkenburg omstreeks 2028 is voorzien.

De gemeente Katwijk en de provincie hebben in februari 2014 afgesproken om de noodzaak, van het wel of niet aanleggen van een tijdelijke ontsluiting – ter overbrugging van de periode tussen 2022 en 2028 - te bepalen aan de hand van actuele verkeerscijfers. Deze tijdelijke oplossing zou eruit kunnen bestaan om vanaf het bedrijventerrein een tijdelijke weg aan te leggen richting het viaduct Valkenburg II. Afgesproken werd dat indien de noodzaak gezamenlijk wordt erkend, de provincie en gemeente samen naar een overbruggingsoplossing zoeken waarbij die oplossing een gedeelde verantwoordelijkheid is.

Zie voor een situatieschets bijlage 15 bij dit verweerschrift.

Tot op heden heeft de gemeente Katwijk haar verkeerscijfers voor het vrachtverkeer niet met de provincie gedeeld als gevolg waarvan geen opvolging is gegeven aan de gemaakte afspraken. In een recentelijk overleg tussen provincie en gemeente is deze afspraak echter opnieuw bevestigd. Provinciale Staten staan dus open voor het verkennen van alternatieve oplossingen. Een en ander laat onverlet dat de ontsluiting van het bedrijventerrein met het Inpassingsplan is verzekerd.

- 8.3 Appellant meent dat in het onderzoek naar de externe veiligheid ten onrechte geen rekening is gehouden met het verplaatsen van de hierboven genoemde aansluiting, nu door deze maatregel vrachtverkeer met gevaarlijke stoffen direct langs/door een woonwijk en langs een benzinstation zal gaan rijden. Het besluit is op dit punt onzorgvuldig voorbereid, althans in strijd met de wet en een goede ruimtelijke ordening.

Reactie:

De bedrijventerreinen Zijlhoek en De Woerd zijn aangewezen voor glastuinbouw. Beoordeeld is dat de transporten van en naar dit bedrijventerrein niet relevant zijn in het kader van externe veiligheid en derhalve ook niet zijn meegenomen in de rapportage over externe veiligheid.

Los daarvan geldt ten aanzien van deze transportroute dat de provincie en gemeente in overleg zijn getreden met elkaar om te bezien of aanleiding bestaat tot een tijdelijke oplossing indien aangetoond kan worden dat daartoe een noodzaak bestaat. Van een noodzaak is tot op heden niet gebleken.

- 8.4 Appellant stelt dat Provinciale Staten er kennelijk vanuit zijn gegaan dat wegen die geen onderdeel zijn van het Inpassingsplan, althans die geen doorgaande transportroute zijn, geen nadere beoordeling behoeven. De aannahme dat bestemmingsverkeer met gevaarlijke stoffen slechts in een lage frequentie gebruik zal maken van de N206, zoals blijkt uit de plantoelichting (blz. 70), is echter niet onderbouwd. Dit terwijl deze weg de doorgaande route vormt naar een tweetal bedrijventerreinen. Daarnaast rijst de vraag of een weg die vanuit een tweetal bedrijventerreinen langs een woonwijk naar een provinciale weg gaat, niet gewoon een doorgaande route is. Al met al is het besluit op dit punt onzorgvuldig voorbereid, althans in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie onder 8.3.

- 8.5 Appellant stelt dat het Inpassingsplan erin voorziet dat het bestaande Achterwegviaduct feitelijk vervalt. Dit leidt ertoe dat een goede verbinding tussen Locatie Valkenburg en bestaand Valkenburg ten noorden van de N206 niet langer is verzekerd. Appellant stelt dat een goede ruimtelijke aansluiting van de projectlocatie Valkenbrug met de bestaande kern van Valkenburg echter essentieel is, nu in de komende periode door appellant in samenwerking met het Rijk wordt voorzien in de ontwikkeling van maximaal 5.000 woningen op de projectlocatie. Het Achterwegviaduct is in het Masterplan Locatie Valkenburg voorzien als verbinding tussen Locatie Valkenburg en bestaand Valkenburg. Voor het autoverkeer is dat een lokale verbinding. Voor het langzaam verkeer gaat het om een belangrijke ontsluiting van de wijk. Alhoewel het Inpassingsplan een nieuwe overkluizing planologisch niet onmogelijk maakt, heeft de provincie niet de bereidheid getoond tot het terugbrengen van het viaduct. Ten onrechte wordt aan deze gevolgen in de toelichting slechts enkele pagina's gewijd en wordt op geen enkele wijze inzichtelijk gemaakt op welke wijze de gevolgen van de maatregelen zijn onderzocht.

Reactie:

Het is juist dat het bestaande Achterwegviaduct in de situatie na realisering van de RijnlandRoute vervalt. In plaats daarvan wordt op een andere wijze voorzien in de ontsluiting van de projectlocatie Valkenburg. Ter hoogte van de Cohortedreef wordt Valkenburg aangesloten op de N206. Deze nieuwe afslag Valkenburg I (of Valkenburg West) heeft dus één afslag naar Nieuw Valkenburg. Ter hoogte van de Torenvlietslaan

komt bovendien een tweede aansluiting door middel van een viaduct waarbij vanuit de nieuwe Projectlocatie Valkenburg ook de wijk aan de noordzijde van de N206 (Oud-Valkenburg) kan worden bereikt. Daarmee wordt de nieuwe projectlocatie Valkenburg verbonden met de bestaande kern van Valkenburg. Afslag Valkenburg II (of Valkenburg Oost) heeft dus twee afslagen zowel naar nieuw als naar oud Valkenburg. Hiermee wordt dus de ontsluiting van oud Valkenburg en de ontsluiting van het (toekomstige) nieuwe Valkenburg geborgd.

- 8.6 Appellant stelt dat ten onrechte in het Inpassingsplan niet wordt voorzien in een overkluizing van de N206 voor langzaam verkeer nabij Valkenburg I. In het Inpassingsplan wordt het langzaam verkeer van en naar Katwijk aan Zee en de natuurgebieden ten zuiden van Katwijk en Wassenaar geleid over de gelijkvloerse kruising met de N441. Deze keuze ondermijnt de ambitie van appellant om te voorzien in de hoogwaardige fietsverbinding tussen Katwijk en Leiden. Bovendien leidt de keuze ertoe dat de kruising van de N206 met de N441 extra wordt belast, terwijl die nu al overbelast is. De hoogwaardige fietsverbinding, met een overkluizing bij knooppunt Valkenburg I is opgenomen in het Masterplan Locatie Valkenburg. Het niet opnemen van de fietsbrug is in strijd met een goede ruimtelijke ordening, althans het besluit is op dit punt, nu wordt gebroken met eerdere ruimtelijke uitgangspunten, onvoldoende gemotiveerd.

Reactie:

Het Inpassingsplan voorziet in een fietsverbinding bij Valkenburg II waarmee de huidige fietsverbinding bij viaduct Achterweg wordt hersteld. Het Inpassingsplan voorziet niet in een fietsverbinding bij Valkenburg I. De RijnlandRoute verandert namelijk niets aan de gelijkvloerse kruising van de N206 en de N441 en de bestaande fietsverbinding daar.

Voor een overzicht van de fietsverbindingen ter hoogte van de kruising N206/N441 in de huidige situatie en met de RijnlandRoute verwijzen Provinciale Staten naar **bijlage 16** bij dit verweerschrift.

Fietsverbindingen en langzaam verkeerverbindingen over de N206/ Tjalmaweg zijn ambities van de gemeente Katwijk in het kader van het Masterplan Valkenburg. Het Inpassingsplan maakt deze mogelijk binnen de bestemming Verkeer (art. 14.1 onder c) maar de realisatie en financiering van deze gewenste fietsverbindingen valt buiten de scope van het Project RijnlandRoute.

- 8.7 Appellant stelt dat de RijnlandRoute, in strijd met haar eigen doelstelling, niet leidt tot een goede verbinding tussen de Duin- en Bollenstreek en Katwijk enerzijds en de rijkswegen A44 en A4 anderzijds, nu de RijnlandRoute eindigt op een volstrekt willekeurige gelijkvloerse kruising halverwege de provinciale weg bij de aansluiting

met de N441. Dit zal daar leiden tot een nieuwe ernstig verkeersknelpunt, eens te meer nu de komst van de RijnlandRoute zal leiden tot een aanzienlijke toename van de verkeersintensiteit op de N206, en de afritten naar Katwijk aan Zee en Katwijk aan den Rijn ook in de huidige situatie al knelpunten in het wegennet vormen. Appellant maakt zich al lange tijd sterk voor een verlegging en verdieping van de N206 vanaf de kruising met de N441 naar het noorden (nabij de Duinvallei). Samen met de provincie heeft appellant een integraal ontwerp ontwikkeld met een ongelijkvloerse kruising en een verdiepte ligging. Uit de plantoelichting blijkt ook dat de provincie in de besluitvorming rekening heeft gehouden met de realisatie van dit project door te verwijzen naar een provinciale bijdrage. Appellant beschikt echter, ondanks de voorziene bijdrage van de provincie, niet over voldoende middelen om binnen de planperiode, laat staan gelijktijdig met de realisatie van de RijnlandRoute, tot een realisatie van de verlegging en verdieping van de N206 buiten het plangebied te komen op de wijze zoals zij dat voorstaat. Nu de realisatie van het project niet is verzekerd, stelt appellant dat in het Inpassingsplan ten onrechte rekening is gehouden met de realisatie van dit project. Bij het niet realiseren van dit project zal geen ruimtelijk aanvaardbare situatie ontstaan, aldus appellant. Zij voert hiertoe cijfers aan (m.b.t. de I/C verhouding) die duiden op een structurele filevorming op het onderhavige wegvak. Appellant stelt dat het bestreden besluit op dit punt onzorgvuldig is voorbereid, althans in strijd is met een goede ruimtelijke ordening of ondeugdelijk is gemotiveerd.

Reactie:

De RijnlandRoute voorziet in een oplossing van een aantal knelpunten. Als één van die knelpunten is de Ir. G. Tjalmaweg in Katwijk benoemd tot de aansluiting met de N441. Juist met het oog op de projectlocatie Valkenburg bestaat daar de noodzaak tot opwaardering van de provinciale weg. Dat geldt echter niet voor het gedeelte vanaf de aantakking van de N441. De provincie is op de hoogte van de wensen van de gemeente Katwijk om de N206 ter hoogte van Duinvallei te verleggen en te verdiepen en heeft hiertoe ook een financiële bijdrage toegezegd. Dit laat onverlet dat dit geen knelpunt betreft dat binnen de scope van de RijnlandRoute valt. Om die reden is het tracé ter hoogte van de Duinvallei buiten de begrenzing van het project gebleven. In het ontwerp voor de RijnlandRoute is uitdrukkelijk wel rekening gehouden met de door de gemeente beoogde ontwikkeling van woonlocatie Duinvallei inclusief de verlegging en verdieping van de N206 vanaf de aansluiting met de N441. Het Inpassingsplan frustreert de plannen van de gemeente Katwijk daaromtrent niet.

- 8.8 Appellant stelt dat, uitgaande van de situatie dat het project niet wordt gerealiseerd, de provincie vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening de begrenzingen van het bestemmingsplan zodanig moet vergroten dat het naastliggende stuk van de N206 in het plangebied wordt meegenomen en een goede verkeersafwikkeling is verzekerd. Appellant stelt dat het bestreden besluit op dit punt onzorgvuldig is

voorbereid, althans in strijd is met een goede ruimtelijke ordening of ondeugdelijk is gemotiveerd.

Reactie:

Ook zonder het aanpakken van de aansluiting van de N206 op de N441, vindt een goede verkeersafwikkeling plaats in de situatie na realisatie van de RijnlandRoute. Van een nieuw knelpunt zal geen sprake zijn. Om die reden bestaat geen aanleiding om dit gedeelte van de N206 in het Inpassingsplan te vervatten. In dit verband wijzen Provinciale Staten bovendien op vaste jurisprudentie waaruit volgt dat hen beleidsvrijheid toekomt bij het bepalen van de begrenzing van een inpassingsplan. Van strijd met een goede ruimtelijke ordening is geen sprake.

Zie AbRvS 25 februari 2015, 201304185/1/R3, r.o. 3.2.

- 8.9 Appellant stelt dat bij de besluitvorming, op basis van de daaraan ten grondslag gelegde onderzoeken, onvoldoende rekening is gehouden met de verwevenheid van het onderliggende wegennet en de beperkingen die het verkeersmodel NRM op dat punt kent. Het NRM is niet voldoende geschikt voor het modelleren van verkeerstromen en intensiteiten in stedelijke omgeving. Dientengevolge zijn in de besluitvorming de verkeerscijfers nabij de aansluiting van de N441 op de N206 onderschat, zodat in werkelijkheid de te verwachten I/C verhouding nog hoger zal liggen. Dat is het gevolg van het feit dat in het NRM in mindere mate rekening wordt gehouden met korte ritten, die nu eenmaal in stedelijke omgeving meer voorkomen dan op snelwegen.

Reactie:

Het verkeersonderzoek ten behoeve van het Inpassingsplan is uitgevoerd op basis van het op dat moment meest actuele NRM (2013). Het NRM gaat uit van het GE-scenario. Dat is een bewuste keuze die voorkomt dat onderschatting plaatsheeft van de milieueffecten. Het grootste verschil tussen het GE-scenario en het lagere RC-scenario zit in de bevolkingsgroei en de werkgelegenheid. Overigens is in beide scenario's sprake van een afnemende groei ten opzichte van de trendlijn (1970-2002). De groeiscenario's die ten grondslag liggen aan de gehanteerde verkeersmodellen worden voortdurend getoetst aan ontwikkelingen in demografie, mobiliteit en economie en zo nodig aangepast. Daarmee is bij de besluitvorming uitgegaan van gangbare en realistische groeiprognoses voor het wegverkeer.

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

Zie met betrekking tot het NRM bijvoorbeeld:

- AbRvS 3 december 2008, zaaknummer. 200703693/1 (TB Capaciteitsuitbreiding Coentunnel 2008), r.o. 2.8.5;
- AbRvS 6 juli 2011, zaaknummer 201009980/1/M2 (TB A4 Delft-Schiedam), r.o. 2.20.1."

Het NRM bevat onder meer alle provinciale wegen. Zowel de N206 als de N441 vallen onder het provinciaal wegennet en zijn in NRM gemodelleerd. Er is dus geen sprake van dat het NRM geen goede informatie zou geven over toekomstig te verwachten verkeersintensiteiten op de N441 en de N206, nabij de aansluiting van beide wegen.

- 8.10 Appellant stelt dat bij de berekening van de verkeerscijfers voor wat betreft de projectlocatie Valkenburg is uitgegaan van de ontsluiting zoals deze werd voorzien in het Masterplan Locatie Valkenburg, terwijl in het Masterplan is uitgegaan van het Achterwegviaduct en dit viaduct in het Inpassingsplan is vervallen.

Reactie:

In het verkeersmodel is uitgegaan van een situatie zonder Achterwegviaduct maar met een viaduct ter hoogte van de Torenvlietslaan en een afslag ter hoogte van Valkenburg 1 nabij de Cohortedreef. Daarmee is in het verkeersmodel gerekend met de juiste uitgangspunten om de effecten van het Inpassingsplan in kaart te brengen.

- 8.11 Appellant stelt dat het Inpassingsplan ten onrechte voorziet in twee vaste bruggen over de Oude Rijn (Torenvlietbrug en brug A44). Door het vast uitvoeren van deze bruggen zal het achterland niet langer over het water bereikbaar zijn voor de grotere schepen, terwijl voor verschillende grote bedrijven deze bereikbaarheid essentieel is. De schade als gevolg van hiervan zal hoger zijn dan de besparing op de kosten. De door gedeputeerde staten aan provinciale staten voorgelegde berekeningen en argumenten zijn onmiskenbaar onjuist. Daarnaast is deze beperking van de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen in Katwijk over het water in strijd met het door provinciale staten recent vastgestelde beleid. Het rapport van Decisio waarop de beslissing van de provincie om de bruggen vast uit te voeren is gebaseerd, is naar het oordeel van appellant aantoonbaar onjuist. In opdracht van VNO NCW-West is een tegenrapport opgesteld door Hollandia Infra. Gedeputeerde staten zijn in de brief d.d. 2 december 2014 ingegaan op de vragen die naar aanleiding van dit rapport aan hen gesteld zijn. Appellant betwist een aantal van de antwoorden die in deze brief zijn gegeven. Zo was het uitgangspunt van een levensduur van 50 jaar aan Hollandia opgegeven door de provincie zelf. Die levensduur wil overigens niet zeggen dat alsdan vervanging noodzakelijk is. Bij het rapport van Hollandia is een uitgebreid onderhoudsschema gevoegd. De offerte is zeer volledig, de bruggen worden voor de door Hollandia begrote prijs compleet, inclusief engineering, vergunningen en certificering, opgeleverd. Gedeputeerde staten hebben provinciale staten voorgehouden dat het totale verschil in kosten over twintig jaar zo'n €47 miljoen

bedragen, terwijl naar het oordeel van appellant het verschil in kosten in werkelijkheid zo rond de €15 miljoen ligt. Het besluit is daarmee onmiskenbaar onzorgvuldig voorbereid, althans de belangenafweging die aan het besluit ten grondslag heeft gelegen is onmiskenbaar ondeugdelijk.

Reactie:

De Torenvlietsbrug wordt verbreed met een nieuw brugdek. Aan de zuidwestzijde krijgt de brug 3 rijstroken en aan de noordzijde 2 rijstroken en een fietspad. De brug wordt uitgevoerd als vaste brug. Daartoe hebben twee overwegingen een rol gespeeld. Langs de Oude Rijn is lintbebouwing aanwezig die overlast ondervinden van het 'klapperen' van het brugdek dat beweegbaar is. Met het realiseren van een vaste brug wordt hieraan tegemoet gekomen. Daarnaast is in het kader van de besluitvorming om de huidige beweegbare brug te vervangen door een vaste brug een economische analyse uitgevoerd.

Zie Economische analyse vast of beweegbaar realiseren Torenvlietbrug en A44 Brug Oude Rijn, die als bijlage 27 aan het Inpassingsplan is gehecht.

In opdracht van Provinciale Staten is door Decisio in kaart gebracht welke effecten het realiseren van een vaste brug heeft voor het wegverkeer, waterrecreatie, de jachthavens, de passagiersvaart en de bedrijvigheid. Daarnaast zijn ook de effecten voor de woningbouwplannen en de huidige woonboten beschouwd. In dat rapport is geconcludeerd dat sprake is van een aanzienlijke kostenbesparing door een uitvoering als vaste brug terwijl de effecten voor het huidige gebruik van de Oude Rijn beperkt zijn. Om die reden is geoordeeld dat de baten van het beweegbaar houden van de brug niet opweegt tegen de kosten die daarmee samenhangen.

In de door appellant als bijlage 3 overgelegde brief van 2 december 2014 is gemotiveerd uiteengezet dat de berekeningen van het door appellant ingeschakelde Hollandia onvolledig zijn en een vertekend beeld geven van de totaalkosten. Daarmee zijn de bezwaren gemotiveerd weerlegd en is van onzorgvuldige besluitvorming geen sprake.

- 8.12 Appellant stelt dat uit het rapport van Decisio reeds blijkt dat vaste bruggen in het variantenonderzoek negatief scoren op het gebied van effecten voor watergerelateerde recreatie en bedrijven, bedrijvigheid en woningbouwplannen. Kennelijk hebben de kosten een doorslaggevende rol gespeeld. Appellant stelt dat, mede gelet op de vorige beroepsgrond, het kostenaspect niet op juiste wijze is meegewogen.

Reactie:

In het rapport van Decisio is gemotiveerd uiteengezet dat het vast uitvoeren van de bruggen weliswaar beperkt negatieve effecten heeft op bijvoorbeeld watergerelateerde recreatie en bedrijvigheid maar dat de kosten die samenhangen met het behoud van een beweegbare brug niet opwegen tegen de baten. De kosten hebben daarom als kosten-baten afweging een rol gespeeld bij het besluit om de brug al dan niet beweegbaar te houden.

- 8.13 Appellant stelt dat de effecten voor de bedrijvigheid in het rapport van Decisio op onjuiste wijze in beeld zijn gebracht. Het rapport stelt zonder nadere onderbouwing dat de effecten van een vaste uitvoering beperkt zullen zijn, terwijl deze conclusie wordt weerlegd door de berekeningen van VNO NCW-West en de Katwijkse Ondernemersvereniging. Deze laatste twee berekeningen zijn opgesteld op basis van gegevens die door de desbetreffende bedrijven zijn aangeleverd. Hoewel de frequentie van het over water aan- of afvoeren van goederen wellicht niet hoog is, is het openhouden van de mogelijkheid daartoe essentieel voor het voortbestaan van de betrokken bedrijven. Oostingh Staalbouw en Haasnoot Bruggen weten inderdaad niet op voorhand wanneer zij van die mogelijkheid weer gebruik zullen moeten maken. Het niet openstaan van deze mogelijkheid betekent echter dat zij klussen boven een bepaalde omvang niet langer zullen kunnen aannemen.

Reactie:

In het rapport van Decisio is per belanghebbende partij het effect van het vastmaken van de bruggen beschreven. Deze zijn zeer beperkt vanwege het feit dat maar een beperkt aantal bedrijven op laagfrequente schaal afhankelijk is van grote transporten over het water waarvoor de brug geopend dient te worden. Voor Oostingh staalbouw en ESA ESTEC is aangegeven dat de negatieve effecten niet op betrouwbare wijze te kwantificeren zijn vanwege de onzekerheid of, en zo ja, wanneer zij weer grote transporten over het water zullen hebben en wat het economisch belang is dat de bruggen dan open kunnen. Provinciale Staten zijn in gesprek gegaan met deze belanghebbende partijen, o.a. ESA ESTEC, waarbij is aangegeven dat belanghebbenden voornemens zijn naar andere oplossingen te zoeken om transport toch mogelijk te maken. Dit alles heeft ertoe geleid dat Provinciale Staten hebben geoordeeld dat de kosten van het beweegbaar houden van de bruggen niet opweegt tegen de lasten die dit met zich brengt:

- 8.14 Het vast uitvoeren van de bruggen doorkruist het ruimtelijke beleid van appellant, de regio en de provincie zelf. Ten eerste is het bedrijventerrein 't Heen in Katwijk in de op 9 juli 2014 vastgestelde Provinciale Visie ruimte en mobiliteit, de Verordening ruimte 2014 en het Programma ruimte en het Programma mobiliteit aangewezen als watergebonden bedrijventerrein. Ten tweede bestaat al geruime tijd het voornemen om in Katwijk een zeejachthaven te realiseren. Een staande mast-route vanaf deze

zeejachthaven is voor het functioneren daarvan essentieel. Sinds 2011 onderzoeken appellants en de provincie gezamenlijk de mogelijkheden voor de realisatie van de haven. Deze ontwikkeling is concreet benoemd in de Nationale Visie Kust. In het rapport van Decisio wordt rekening gehouden met de mogelijke komst van de zeejachthaven. Zonder verdere onderbouwing wordt echter gesteld dat onduidelijk is hoeveel gebruik zal worden gemaakt van de mogelijkheid om van buiten naar binnen en vice versa te varen. Aangenomen wordt dat het om bescheiden aantallen gaat. Naar het oordeel van appellants volstaat een dergelijke aanname niet. De ambitie van appellants, in lijn met de provinciale, regionale en gemeentelijke structuurvisies, is juist om de watergebonden recreatie te versterken. Anders dan de zeejachthavens in Scheveningen en IJmuiden biedt een zeejachthaven in Katwijk een mogelijkheid om de Zuid-Hollandse plassen te bereiken. Het had op de weg van provinciale staten gelegen om de effecten voor de zeejachthaven beter in beeld te brengen. Het bestreden besluit is onzorgvuldig voorbereid.

Reactie:

Vooropgesteld dient te worden dat het vastmaken van de bruggen in de A44 en de Torenvlietsbrug het vervoer over water, zowel recreatief als bedrijfsmatig niet onmogelijk maakt. Alleen enkele bedrijven zullen in beperkte mate hun bedrijfsvoering hierop moeten aanpassen. Zoals onder 8.13 uiteen is gezet, zien deze bedrijven zelf daar wel degelijk oplossingen voor.

In het onderzoek dat is uitgevoerd door Decisio zijn de belangen van bestaande bedrijven in kaart gebracht, alsmede plannen en activiteiten ten behoeve van een zeejachthaven in Katwijk en cultuurhistorische ambities en plannen voor de Limes en de gehele Oude Rijn. Hiermee zijn relaties met de provinciale ambities op het gebied van economie, (water)recreatie en Erfgoedlijnen goed in beeld gebracht.

Vanuit het impulsprogramma Recreatie en Toerisme heeft de Provincie Zuid-Holland met regio Holland Rijnland, gemeenten Katwijk en Noordwijk de mogelijkheden voor private ontwikkeling van een zeejachthaven Katwijk-Noordwijk onderzocht. In mei 2014 is gestart met een marktscan onder partijen die in principe in staat moeten worden geacht deel te nemen in een dergelijk initiatief. Uit de marktscan blijkt dat partijen het initiatief van de zeejachthaven voor de kust Katwijk Noordwijk interessant vinden, maar hier op dit moment niet zelf privaat in zullen investeren. Essentieel is dat de benodigde investeringen groot zijn en het niet duidelijk is of en op welke termijn deze rendabel kunnen zijn. Samenwerkende partijen, waaronder de provincie Zuid-Holland en de gemeente Katwijk, hebben hieruit geconcludeerd dat private ontwikkeling van een zeejachthaven op dit moment niet haalbaar is.

Zie Rapportage Zeejachthaven Katwijk-Noordwijk, Rebel 13-02-2015.

9 F. Colombijn en G. Colombijn-van Loon

*Appellanten zijn woonachtig aan de Marga Klompéstraat 40 (in de wijk Stevenshof) te Leiden (2331 RX). Hun woning is gelegen circa 100 meter ten oosten van de RijnlandRoute, ter hoogte van de tunnel. De westelijke tunnelmond bevindt zich ongeveer 359 meter ten westen van de woning. De situatie van appellanten is weergegeven op **bijlage 17** bij dit verweerschrift.*

Het beroep van appellanten is gericht tegen het Inpassingsplan en de Tracébesluiten A4 en A44. Feitelijk richten de gronden van het beroep zich tegen de nieuwe verbinding tussen de A4 en de A44 die met het Inpassingsplan mogelijk wordt gemaakt.

De zienswijze van appellanten over het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder A015 (aanvullend voor appellanten).

De zienswijze van appellanten over de ontwerp-Tracébesluiten is behandeld in de Nota van Antwoord tracébesluiten in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder Z-54 (aanvullend voor appellanten).

Beroepsgronden

- 9.1 Appellanten stellen dat de risico's van fijnstof onderschat zijn en dat de gezondheidsrisico's veel ernstiger zouden zijn dan is aangenomen in het Inpassingsplan. Zij vinden de reactie in de Nota van Antwoord onvoldoende op dit punt, omdat zij in hun zienswijze zelf al zouden hebben opgemerkt dat er nog geen wetgeving is over ultra fijnstof, maar dat gezien de recente kennis over de effecten van fijnstof de Nederlandse wetgeving aangescherpt zou moeten worden. Appellanten stellen dat het onjuist en immoreel zou zijn de RijnlandRoute snel goed te keuren zolang het nog binnen de huidige wetgeving kan. Zij menen dat indien in de Nota van Antwoord wordt gesteld dat de verwachte toename van fijnstof ruim onder de door de wet toegestane grenswaarden blijft, de gezondheid van de inwoners van de Stevenshof wordt opgeofferd aan een juridisch argument. Nu de weg voor een eeuw zou worden gebouwd, zou ook het voortschrijdend inzicht in de effecten van fijnstof robuust moeten zijn en niet enkel moeten voldoen binnen de huidige normen waarvan nu al duidelijk zou zijn dat deze te ruim zijn.

Reactie:

Appellanten doen ten onrechte voorkomen alsof de besluitvorming over de RijnlandRoute bewust vooruit is gelopen op aanscherping van de normen rondom luchtkwaliteit. Daarbij gaan appellanten er in de eerste plaats volledig aan voorbij dat

de huidige planvorming in 2005 een aanvang heeft genomen. Vanaf dat moment is de wet- en regelgeving rondom luchtkwaliteit meerdere keren gewijzigd (Besluit luchtkwaliteit 2005, Wet luchtkwaliteit 2007 (Wm) en per 1 augustus 2009 de inwerkingtreding van het NSL). In de tussentijd is ook Richtlijn 2008/50/EG in werking getreden op basis waarvan vanaf 1 januari 2015 een jaargemiddelde grenswaarde voor $PM_{2,5}$ geldt van $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$. In de Toelichting op het Inpassingsplan en de onderliggende luchtkwaliteitsrapportage is aangetoond dat aan alle wettelijke grenswaarden, ook die voor $PM_{2,5}$, wordt voldaan.

Voorts gaan appellanten er aan voorbij dat de wettelijke grenswaarden juist zijn gesteld met het oog op het voorkomen van onaanvaardbare gezondheidsrisico's. Uit vaste jurisprudentie volgt dat indien en voor zover aan die wettelijke normen wordt voldaan, daarin de rechtvaardiging ligt voor het verlenen van medewerking aan een project.

Vgl. AbRvS 10 juli 2013, nr. 201209433/1 en AbRvS 13 maart 2013, nr. 20120811/1/R3, r.o. 28.3.

Zolang nieuwe wetenschappelijke inzichten niet leiden tot aangescherpte normen hoeft daar in het kader van de besluitvorming over projecten geen rekening mee gehouden te worden. Een en ander geldt te meer nu voor de door appellanten genoemde ultra fijne stof $PM_{0,1}$ geen norm en rekenmethode aanwezig is. Om die reden kan eenvoudigweg niet in kaart worden gebracht welke effecten de RijnlandRoute voor deze stof heeft.

- 9.2 Appellanten stellen voorts dat het Inpassingsplan geen maximaal jaargemiddelde concentratie voor $PM_{2,5}$ geeft ondanks dat dit per 1 januari 2015 verplicht zou zijn. Het Inpassingsplan zou dit punt volgens appellanten afdoen met de opmerking dat de concentraties van $PM_{2,5}$ sterk gecorreleerd zijn aan de concentraties van PM_{10} , dus als de ene concentratie in orde is, dan zou dat ook wel voor de andere concentratie zijn. Appellanten wijzen er op dat de maximale jaargemiddelde concentratie van NO_2 wordt berekend op $34,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$. In het Inpassingsplan zou zijn opgenomen dat het aantal voorspelde overschrijdingsdagen 60 is, boven het wettelijk toegestane maximum van 35 dagen, hetgeen zou zijn afgedaan met de mededeling dat waar deze overschrijding plaatsvindt er geen sprake is van wettelijke toetsingspunten in het kader van luchtkwaliteit. Die wettelijke normen voldoen niet meer, aldus appellanten. Gewezen wordt op het WHO rapport waaruit zou volgen dat de effecten van fijnstof veel ernstiger zijn dan tot voor kort werd gedacht. Appellanten stellen dat daaruit onder meer volgt dat de aanbevolen grenswaarden voor met name NO_2 , PM_{10} , $PM_{2,5}$ en ozon te hoog zijn. De door WHO aanbevolen grenswaarden zouden ook nog eens beduidend lager zijn dan de Nederlandse wettelijke grenswaarden. Appellanten stellen dat de in het Inpassingsplan voorspelde concentraties wel voldoen aan de Nederlandse wettelijke grenswaarden, maar niet aan de WHO richtlijnen, en evenmin aan de nog

nieuw vast te stellen grenswaarden van de WHO. Appellanten citeren op dit punt uit het WHO rapport. Ook wijzen appellanten nog op een artikel van een team van Europese onderzoekers in The Lancet. Concluderend stellen appellanten dat onvoldoende rekening is gehouden met de negatieve gezondheidseffecten van (ultra) fijnstof en dat de wettelijke normen waarop de besluiten zijn gebaseerd, zijn verouderd.

Reactie:

Vooropgesteld dient te worden dat de RijnlandRoute in het NSL is opgenomen.

Ten aanzien van de gevolgen van het Inpassingsplan voor de luchtkwaliteit wordt vooropgesteld dat de RijnlandRoute is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Op basis daarvan wordt geborgd dat van overschrijding van grenswaarden op het punt van luchtkwaliteit geen sprake is. Ingevolge artikel 5.16, derde lid, Wm vindt daarom geen afzonderlijke toets plaats aan de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden. Het NSL zorgt ervoor dat overal in Nederland aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan, ook ter plaatse van de woning van appellanten.

Zie 6^e NSL Melding 2014, projectnummers 2002, 2003, 2004, 2004a en 2004b.

Na het doen van de NSL melding, is evenwel besloten om de boortunnel te verlengen. Om die reden is specifiek bij de tunnelmonden aanvullend onderzoek uitgevoerd.

Zie de Achtergrondnotitie luchtkwaliteit d.d. 9 september 2014 (bijlage 6 bij de toelichting op het Inpassingsplan).

Daaruit volgt dat er in de plansituatie (2020) nergens op de wettelijke beoordelingspunten een overschrijding van de grenswaarden van de relevante luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en ultrafijnstof (PM_{2,5}) optreedt. Ter hoogte van de tunnelmonden is wel sprake van een concentratie NO₂ die boven de grenswaarde van 40 µg/m³ ligt, maar hier is geen sprake van een wettelijk toetspunt. Er is namelijk geen sprake van functies waar mensen langdurig verblijven. De mogelijke korte blootstelling is niet significant in relatie tot de middelingstijd van 1 jaar die geldt voor de jaargemiddelde concentratie NO₂. Uit het blootstellingscriterium van artikel 22, lid 1, onder a, j^o artikel 65 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 volgt dat er daarom geen toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt.

Verweerders merken bovendien op dat met een berekende waarde van 22 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO_2 en 24 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM_{10} de luchtkwaliteit ter plaatse van de weg van appellants ver onder de wettelijke grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ blijft.

Uit wetenschappelijk onderzoek is gebleken dat wanneer aan de 24-uursgemiddelde grenswaarde voor PM_{10} van 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt voldaan (d.w.z. niet vaker dan 35 keer per kalenderjaar overschreden), eveneens wordt voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarde voor $\text{PM}_{2,5}$ van 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Zie J. Matthijssen en H.M. ten Brink, *PM_{2,5} in the Netherlands*, 2007, (www.mnp.nl).

In de door Tauw opgestelde notitie d.d. 9 september 2014 wordt bovendien gerefereerd aan de analyse die wordt uitgevoerd door het Planbureau voor de Leefomgeving in het kader van het jaarlijks bepalen van de grootschalige concentratiekaarten. Daaruit volgt eveneens, uitgaande van de huidige kennis over emissies en concentraties, dat als aan de grenswaarden voor PM_{10} wordt voldaan, ook aan de grenswaarde voor $\text{PM}_{2,5}$ wordt voldaan.

Ten aanzien van de door appellants genoemde aantal overschrijdingsdagen voor NO_2 geldt dat in de door Tauw opgestelde notitie van 9 september 2014 uiteen is gezet dat met inachtneming van artikel 5.19, lid 2 Wet milieubeheer op een aantal locaties geen beoordeling van de luchtkwaliteit hoeft plaats te vinden: Op grond van dit zogenoemde toepasbaarheidsbeginsel dient de luchtkwaliteit niet in de zone rondom de twee (oostelijke en westelijke) tunnelmonden te worden berekend. De door appellants genoemde overschrijdingen vinden plaats binnen die zones die niet toegankelijk zijn voor het publiek of op de weg zijn gelegen. Buiten die zones wordt voldaan aan de grenswaarden voor NO_2 .

Voor zover appellants verwijzen naar de WHO richtlijnen op basis waarvan de normen voor luchtkwaliteit naar beneden toe bijgesteld zouden moeten worden, stellen verweerders onder verwijzing naar jurisprudentie van uw Afdeling dat titel 5.2 Wet milieubeheer relevant is voor het toetsen van het project op het onderdeel luchtkwaliteit. Aan de advieswaarden van de WHO hoeft dus niet getoetst te worden.

Zie AbRvS, 20 juli 2011, 200908736/1/M2, r.o. 2.23.

- 9.3 Appellants menen dat met het Inpassingsplan geheel voorbij wordt gegaan aan de gezondheidseffecten van uitzicht op landelijk groen. Ook hier zouden verweerders een juridisch argument – de wettelijk verplichte thema's zijn beschouwd – hebben gebruikt om een inhoudelijke discussie uit de weg te gaan, aldus appellants. Appellants wijzen erop dat het landschap van de Papenwegse Polder in het ontwerp-Inpassingsplan zou zijn geroemd en citeren uit de Visie Mobiliteit en Ruimte. Uit de

Inpassingsvisie en landschapsplan (bijlage 19 bij de Toelichting op het Inpassingsplan) zou volgen dat de Papenwegse Polder bijna idyllisch gekenschetst wordt als een gebied met opeenvolgende landschappen van een hoge cultuurhistorische waarde, met unieke weidevogelgebieden. Ook wordt geciteerd uit het ontwerp-Inpassingsplan en het definitieve Inpassingsplan waarin de omschrijving van de kwaliteit van de Papenwegse Polder sterk zou worden afgezwakt. Appellanten vinden dat de omschrijving in het Inpassingsplan geen recht doet aan de kwaliteit van de Papenwegse Polder. Door de landschappelijke kwaliteit minder bijzonder voor te stellen, lijkt de schade die aan het landschap zou worden toegebracht een minder ernstige kwestie, aldus appellanten.

Reactie:

Vooropgesteld dient te worden dat de argumenten rondom de cultuurhistorische waarden en unieke landschapskwaliteiten door appellanten worden aangewend ter onderbouwing van hun wens tot behoud van het vrije uitzicht op landelijk groen. Dergelijke argumenten strekken evenwel niet tot bescherming van die door appellanten genoemde belangen zodat artikel 8:69a Awb aan vernietiging op deze beroepsgrond in de weg staat.

Voorts benadrukken verweerders dat volgens vaste jurisprudentie een blijvend recht op vrij uitzicht niet bestaat. Ook om die reden kan het betoog van appellanten niet slagen.

Vgl. AbRvS 25 februari 2015, 201406793/1/R6, r.o. 23.1 en AbRvS 18 februari 2015, 201308323/1/R2 en 201407752/1/R2, r.o. 12.2.

In de Toelichting op het Inpassingsplan is uitdrukkelijk ingegaan op de effecten van de RijnlandRoute op de Papenwegse Polder. Daarbij wordt aan de Papenwegse Polder juist een hoge cultuurhistorische waarde toegekend. De kwaliteiten van het polderlandschap worden door een verdiepte ligging die overgaat in een boortunnel zoveel mogelijk gerespecteerd. De agrarische bestemming van de omringende polder wordt niet gewijzigd door de RijnlandRoute. Er worden geen schermen of hoog opgaande beplanting gerealiseerd waardoor het zicht op het open landschap blijft bestaan. In de Inpassingsvisie en landschapsplan (bijlage 19 bij de Toelichting op het Inpassingsplan) is op blz. 59 een aantal uitgangspunten opgenomen bij de vormgeving van de RijnlandRoute. Voor de Papenwegse Polder zijn belangrijke uitgangspunten:

- de keerelementen van de verdiepte ligging zijn vergelijkbaar vormgegeven als de passage door de Papenwegse Polder. De keerelementen zijn rustig en sober van karakter en leiden de weggebruiker niet af door overdadige decoratie of fel kleurgebruik. Er is contact met lucht en landschap waar mogelijk. De keerelementen worden voorzien van een rustig patroon wat een relatie heeft met het gebied (zoals kavelpatroon, Oude Rijn, Limes).

- vanuit het principe van de ondergeschiktheid van de weg, dienen de kunstwerken geen overheersende, 'high-tech' achtige vormgeving te krijgen. Juist de aansluiting bij de omgevingskenmerken zijn sleutel: licht, lucht, ruimte en zichtlijnen.
- bij de vormgeving van wegmeubilair zoals portalen, installaties, bebording en dient te worden uitgegaan van een samenhangende vormtaal van lichtmasten en portalen die afwijkt van die van de rijkssnelwegen. De plaatsing dient in samenhang met het omliggende landschap en uitzicht bepaald te worden.

Bovendien volgt uit de Inpassingsvisie en landschapsplan dat ter hoogte van het knooppunt Ommedijk een zichtvenster op het polderlandschap open wordt gehouden zowel richting Stevenshofjesmolen, Ommedijkse Polder en de Papenwegse Polder. Verweerdere kunnen daarom de stelling van appellanten dat het Inpassingsplan geen recht doet aan de kwaliteiten van de Papenwegse Polder, niet volgen.

De in het Inpassingsplan opgenomen bestemming "Verkeer" laat de landschappelijke inpassing op grond van de Inpassingsvisie en landschapsplan bovendien ook toe. Het plan laat derhalve voldoende ruimte voor de landschappelijke inpassing. Verdere borging hiervan in het plan is niet nodig.

Vgl. AbRvS 14 januari 2015, 201400358/1/R3, r.o. 7.2.

- 9.4 Appellanten stellen dat het Inpassingsplan voorziet in een tunnelbak voor een deel van het traject door de Papenwegse Polder en waar mogelijk zullen verlichting, bebording en geluidwerende voorzieningen niet boven het maaiveld uitsteken. Appellanten menen dat het slechts verzachtende maatregelen zijn, die niets afdoen aan het feit dat het landschap met vergezichten in het groen van de Papenwegse Polder doorsneden wordt door een tunnelbak en een weg met boven het maaiveld uitstekend verkeer. De tunnelbak zou onder een scherpe hoek vanaf de Stevenshof nog steeds te zien zijn. Appellanten stellen dat het uitzicht op landschappelijk groen een gunstig effect op de volksgezondheid heeft (en derhalve ook een positief effect op de economie door de vermindering van ziekteverzuim). Appellanten stellen dat dit uitgebreid is beschreven in wetenschappelijke literatuur en wijzen op diverse artikelen. Het zou van groot belang zijn dat deze natuur in de stad zelf is, zodat stedelingen er dagelijks contact mee kunnen hebben. Het verband tussen natuur en de kwaliteit van leven zou divers zijn. De Nota van Antwoord zou geheel voorbij gaan aan het gezondheidsrisico door het verstoren van het uitzicht op het groene landschap van de Papenwegse Polder. De bewoners van de Stevenshof zouden dagelijks de heilzame werking van het uitzicht op Papenwegse Polder laten zien omdat de gehele dag over het paadje buitenom (Liesbeth Ribbiuspad – Anna Swellengrebelpad – Tine Tammespad – Charlotte Köhlerpad) een stroom van wandelaars, joggers e.d. gaat. Appellanten verzoeken deze gezondheidseffecten mee te nemen bij de inpassing van de RijnlandRoute. Zij menen

dat de enige afdoende oplossing zou zijn een tunnel volgens het tracé van de Churchillaan Avenue of het doortrekken van de geplande tunnel tot ten westen van de A44. Dat de Nederlandse wetgeving niet het analyseren van het belang van uitzicht op groen vereist, is nog geen reden om ervan af te zien, aldus appellanten. Appellanten stellen dat het Inpassingsplan hier in tegenspraak zou zijn met de eigen ambities. Gewezen wordt op de ambities die volgens het ontwerp-Inpassingsplan zoveel mogelijk zouden worden toegepast bij de inpassing van de RijnlandRoute. In het Inpassingsplan zouden de doelstellingen minder ambitieus zijn gesteld, aldus appellanten.

Reactie:

Onder verwijzing naar de reactie onder 9.3 herhalen verweerders nogmaals dat een blijvend recht op vrij uitzicht niet bestaat. Dat geldt evenmin in relatie tot de door appellanten gestelde positieve effecten op de gezondheid. Appellanten doen bovendien voorkomen alsof het uitzicht volledig wordt verstoord en dat is geenszins het geval. Ter hoogte van de woning van appellanten ligt de tunnel bij Voorschoten. Vanaf de woning van appellanten ligt de tunnelmond op ongeveer 350 meter afstand waarna de weg tot aan knooppunt Ommedijk verdiept wordt aangelegd. De verdiept aangelegde weg ligt gemiddeld vier meter onder maaiveld. Daarnaast is er een verhoogde tunnelwand voorzien waarmee wordt voorkomen dat de tunnel bij een eventuele dijkdoorbraak van het Rijn-Schiekanaal onderloopt. Het hoogteverschil dat ten opzichte van maaiveld resteert, wordt opgevuld met een grondlichaam (talud) zodat de verhoogde tunnelwand en het verkeer niet zichtbaar zijn. De ligging van de weg wordt daarmee landschappelijk ingepast zodat van een verstoring van het uitzicht op het groene landschap geen sprake is.

- 9.5 Appellanten stellen dat het een belangrijke optimalisatie zou zijn om de tunnel bij de Stevenshof door te trekken tot het knooppunt Maaldrift (Ommedijk) en pas ten westen van de A44 boven de grond te laten komen. Zij menen dat deze optimalisatie het probleem van het fijnstof zou verminderen omdat de tunnelmond verder van de bebouwing komt te liggen en het probleem van de verstoorte zichtlijnen op het landschap geheel oplossen. Appellanten stellen dat de reactie op dit punt in de Nota van Antwoord in het ongewisse laat waarom de verlenging van de boortunnel technisch niet haalbaar is, terwijl bij de voorlichtingsavonden zou zijn medegedeeld dat de belangrijkste reden om dit niet te doen het snelheidsverschil is tussen de RijnlandRoute en de A44. Gelet daarop zou noodgedwongen in het licht van de tunnelwetgeving er voor gekozen zijn om de RijnlandRoute al eerder boven te grond te laten komen. Appellanten menen dat die noodzaak er niet is als de snelheid op de A44 bij het knooppunt Maaldrift (Ommedijk) beperkt wordt tot 80 km/uur. Dat zou kunnen, want de verlenging van de reistijd voor het verkeer op de A44 richting Leiden is minimaal, te weten 2,6 minuut bij het terugbrengen van 120 km naar 80 km, aldus appellanten. Zij stellen dat deze verlenging van de reistijd niet opweegt tegen de

enorme verbetering in woonkwaliteit voor bewoners van de Stevenshof. Het verlies van reistijd in omgekeerde reisrichting (richting Wassenaar) zou helemaal verwaarloosbaar zijn volgens appellanten omdat ook in de huidige situatie de maximum snelheid rond het Ammonslaantje stapsgewijs wordt teruggebracht naar 100 km/uur en dan 70 km/uur. Appellanten menen dat de vermeerdering van de reistijd 1,3 minuut bedraagt voor automobilisten die de maximumsnelheid rijden hetgeen in de spits niet wordt gehaald.

Reactie:

Er is om diverse redenen niet gekozen voor een verlenging van de tunnel tot aan de westzijde van de A44.

Vanuit diverse burgerinitiatieven zijn alternatieven aangedragen waarin een boortunnel werd voorgesteld met een tunnelmond vlakbij de A44. Hoewel vanuit het oogpunt van milieueffecten een verdere verlenging niet noodzakelijk is, zijn ze toch door verweerders onderzocht. Uiteindelijk zijn ze om uiteenlopende redenen afgefallen. Op grond van de Richtlijn 'Wegontwerp in tunnels: Convergentie- en divergentiepunten in en nabij tunnels', versie 1.1 van 31 juli 2008, gelden minimale afstanden voor splitsingen en in- en uitvoegstroken nabij tunnels. Deze minimale afstanden zijn samengesteld uit de combinatie van turbulentieafstand van de convergentie- en divergentiepunten en de afstand waarbinnen de weggebruikers gefixeerd zijn op de tunneluitgang of -ingang of de afstand die weggebruikers nodig hebben om te wennen aan de overgang van licht naar donker (en vice versa). Na de tunnelmond volgt in westelijke richting eerst een splitsing tussen verkeer richting A44 Den Haag en A44 Amsterdam en vervolgens volgt een uitvoegstrook voor verkeer richting de A44 Amsterdam en Leiden-Zuid. Deze twee divergentiepunten delen hetzelfde puntstuk. Dit puntstuk is maatgevend voor de afstand tot de tunnelmond en dient volgens de richtlijn een minimale afstand van 750 meter te hebben. Wordt de tunnel langer dan komt het puntstuk in de tunnel te liggen.

In de hiervoor genoemde Richtlijn uit 2008 is aangegeven dat dit, bij uitzondering, alleen te overwegen is wanneer het door geografische omstandigheden niet mogelijk is een convergentiepunt of divergentiepunt buiten de tunnel aan te leggen. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is dit een zeer onwenselijke situatie. Ook is het noodzakelijk om bij de ligging van een dergelijk punt in de tunnel diverse risicoverlagende en kostbare maatregelen te treffen.

De kosten voor een verlenging van de boortunnel tot aan de A44 én de maatregelen die getroffen moeten worden in het kader van de verkeersveiligheid zijn hoog en daarom financieel niet haalbaar.

De milieueffecten van een verlenging van de tunnel tot aan de A44 zijn positief voor wat betreft de ligging in de Papewegsepolder en dus voor de bewoners aan de zuidkant van de Stevenshof. De milieueffecten verergeren echter voor de bewoners aan de westkant van de Stevenshof, omdat de tunnelmond dichterbij deze woningen komt te liggen.

Verweerders benadrukken nogmaals dat het vanuit milieuopectiek niet nodig is om de tunnel verder door te trekken. Daar komt bij dat wel degelijk tegemoet wordt gekomen aan de belangen van omwonenden door tussen knooppunt Ommedijk en de tunnel bij Voorschoten de weg verdiept aan te leggen. Daarmee wordt de RijnlandRoute in het landschap ingepast en blijven zichtlijnen behouden.

De manier waarop de RijnlandRoute landschappelijk wordt ingepast en de impact op de omgeving, is goed te zien op de visualisatie die te zien is via: http://www.RijnlandRouteinbeeld.nl/#Stevenshof_maaveld/Toekomstige_situatie/Via de visualisatie is het zicht in beeld gebracht vanaf het Tine Tammespad, hetgeen dichterbij het tracé is gelegen dan de woning van appellanten aan de Maria Rutgersweg.

Verweerders hebben, kortom, in alle redelijkheid kunnen besluiten de tunnel niet richting A44 door te trekken.

- 9.6 Appellanten stellen zich op het standpunt dat het door veel burgers gewenste alternatief van de Churchill Avenue niet op eerlijke en objectieve wijze is beoordeeld en op onjuiste gronden is verworpen. Appellanten stellen dat in de Nota van Antwoord niet inhoudelijk wordt ingegaan op het bezwaar tegen de alternatievenkeuze en dat enkel wordt vermeld dat er een alternatievenkeuze is gemaakt en dat de Churchill Avenue om uiteenlopende redenen is afgefallen. Appellanten menen dat verweerders niet goed hebben gewerkt. Zij stellen dat in de Nota Voorkeursalternatief (bijlage 54 bij de Toelichting op het Inpassingsplan) feiten verdraaid zijn weergegeven om het Zoeken-naar-Balans (ZnB) tracé er positiever uit te laten komen. Zo zou in deze nota een extra vluchtstrook voor de Churchill Avenue zijn geprojecteerd, waardoor de meerkosten niet € 100 maar € 229 miljoen zouden lijken. De ondertunnelde Churchill Avenue zou ook zonder extra vluchtstrook voldoen aan de Nederlandse wetgeving op het gebied van veiligheid. Appellanten stellen voorts dat volgens het MER de ruimtelijke inpassing van de Churchill Avenue veel beter zou zijn dan van ZnB, terwijl de Nota Voorkeursalternatief aangeeft dat extra maatregelen de ruimtelijke inpassing van de ZnB kunnen verbeteren, maar geeft niet de financiële dekking voor deze maatregelen. Ook zou het MER de Churchill Avenue voor de gezondheidsscore een hogere score geven dan ZnB. Appellanten menen daarom dat het ZnB tracé alleen beter lijkt doordat er een vertekend beeld van beide alternatieven is geschetst. Er wordt geciteerd uit de reactie van het Team Churchill Avenue op de Nota Voorkeursalternatief. Appellanten stellen dat beide voor- en nadelen hebben, maar dat

de eindbalans alleen kan worden opgemaakt op basis van de feiten en niet halve waarheden of een verdraaide weergeven van het MER. Appellanten wijzen op een vijftal argumenten die gelden voor de Churchill Avenue:

- door alle optimalisaties zouden de kosten van ZnB gestegen zijn en zou het verschil met de Churchill Avenue kleiner zijn geworden;
- de Churchill Avenue zou binnen de Nederlandse tunnelwetgeving te gebruiken zijn;
- dankzij de studies naar een boortunnel in Voorschoten zou meer bekend zijn dat de Churchill Avenue technisch mogelijk is;
- de naar beneden bijgestelde verkeersprognoses werken steeds meer tegen het ZnB tracé en voor de Churchill Avenue;
- het MER noemt de Churchill Avenue het Meest Milieuvriendelijke Alternatief.

Reactie:

Met betrekking tot het voorkeursalternatief verwijzen verweerders naar de Inleiding van dit verweerschrift onder 2. In aanvulling daarop geldt het volgende.

In de Nota Voorkeursalternatief zijn de doelstellingen voor de RijnlandRoute uiteengezet en is onderbouwd dat het alternatief Zoeken naar Balans op basis van de verschillende toetsingscriteria aan alle doelstellingen voldoet, in tegenstelling tot het alternatief Churchill Avenue.

Zie Nota Voorkeursalternatief (bijlage 54 bij de Toelichting op het Inpassingsplan, 7-8.

Op basis van heldere en objectieve criteria is beoordeeld dat Zoeken naar Balans de verkeersproblemen het beste oplost en bovendien toekomstbestendig is. Daarnaast maakt Zoeken naar Balans het verkeerssysteem in Holland Rijnland robuuster omdat er naast de huidige N206 een tweede oost-westverbinding wordt gerealiseerd. Die omstandigheden rechtvaardigen de keuze voor Zoeken naar Balans.

In de Nota Voorkeursalternatief is voorts uiteengezet dat de kosten van het geoptimaliseerde Zoeken naar Balans-alternatief passen binnen het budget dat voor de RijnlandRoute is vastgesteld terwijl de kosten van de Churchill Avenue dit budget ruimschoots overstijgen met € 229 miljoen. In de bijlage bij de Nota Voorkeursalternatief is aangegeven over welke onderdelen van de Churchill Avenue verschil van inzicht bestaat of kostenposten al dan niet moeten worden opgevoerd. Dit betreffen meer onderdelen dan de door appellanten genoemde extra vluchtstrook. Dit verschil van inzicht bestaat voornamelijk omdat het Team Churchill Avenue op onderdelen ontwerptimalisaties ziet die verweerders niet onderschrijven of waarvan verweerders het niet realistisch vinden om deze te honoreren. In de bijlage bij de Nota Voorkeursalternatief is de visie van Team Churchill Avenue aangegeven en de reactie

van verweerders daarop. Zelfs indien alle optimalisaties zouden worden erkend, blijft het alternatief van de Churchill Avenue echter ruim boven het budget van € 931 miljoen en scoort daarmee op het criterium van kosten nog steeds lager dan het alternatief ZnB.

Appellanten stellen terecht dat op grond van het MER het alternatief Churchill Avenue op de toetsingscriteria 'milieueffecten' en 'ruimtelijke kwaliteit' de voorkeur heeft. Appellanten laten echter na om te vermelden dat op de onderdelen 'probleemoplossend vermogen', 'kosten', 'risico's' en 'MKBA en economische effecten' en ook op de milieuaspecten 'luchtkwaliteit' en 'externe veiligheid' het alternatief Zoeken naar Balans beter scoort. In reactie op de door appellanten genoemde voordelen van het alternatief Churchill Avenue, brengen verweerders het volgende onder de aandacht:

- Zoeken naar Balans is geoptimaliseerd binnen het beschikbare budget (totale kosten zijn € 869,1 miljoen).
- Churchill Avenue levert problemen op in verband met de uitvoerbaarheid van de tunnel. Een tunnel met de gewenste aansluitingen voor het onderliggend wegennet van Leiden op de doorgaande tunnelbuis in elke richting is qua functionaliteit niet voorzien in de tunnelwetgeving en verhoudt zich niet goed met de daarin opgenomen tunnelveiligheidseisen (met name het bepaalde in artikel 6.45, lid 1, van het Bouwbesluit 2012). De tunnel in het alternatief Zoeken naar Balans had deze complexe uitvoeringsproblemen niet.
- Zoals in paragraaf 2 van de Inleiding van dit verweerschrift al uiteen is gezet, vormen de verkeersprognoses niet de enige factor voor de keuze voor Zoeken naar Balans. Andere redenen zoals robuustheid van het verkeersnetwerk, toekomstbestendigheid en het realiseren van een tweede oost-westverbinding vormen daartoe belangrijke factoren.
- In de Nota Voorkeursalternatief is uitgebreid uiteengezet waarom is gekozen voor het alternatief Zoeken naar Balans ondanks het feit dat Churchill Avenue als MMA is aangewezen. Binnen het vastgestelde budget is vervolgens bekeken in hoeverre door middel van optimalisaties de negatieve milieueffecten beperkt kunnen worden.

De voordelen die door appellanten worden genoemd, dienen naar het oordeel van verweerders dus genuanceerd te worden. Verweerders menen dat de m.e.r.-procedure op zorgvuldige wijze is doorlopen waarbij de gemaakte keuzes steeds uitvoerig zijn gemotiveerd. In dit verband wijzen verweerders tot slot op vaste jurisprudentie waaruit volgt dat de in de besluitvorming gemaakte keuze niet volledig overeen hoeft te stemmen met de in het MER beschreven uitvoeringen van het project. Zo'n eis zou immers betekenen dat het MER zelf reeds een definitieve keuze over het project zou moeten inhouden.

Vgl. AbRvS 4 januari 2012, 201104518/1/R4 en 201111577/1/R4, r.o. 2.14.3.

- 9.7 Appellanten stellen dat de RijnlandRoute niet voldoet aan de eigen doelstellingen, onder andere door verkeerde verkeersprognoses. Er zou in de Nota van Antwoord niet concreet naar aanleiding van de zienswijze van appellanten op dit punt zijn ingegaan. Appellanten wijzen voorts op de nieuwe verkeersprognoses in het Inpassingsplan. Appellanten stellen dat de afname van de verkeersintensiteit op de Churchillaan slechts 20% is, het verkeer op de Europaweg toeneemt i.p.v. afneemt, een enorme toename in verkeer op de RijnlandRoute bij de kruising met spoor Leiden-Den Haag buiten beeld blijft omdat er geen referentiepunt is en er minder verkeer van de N14 naar de RijnlandRoute verschuift dan in het MER was gehoopt. Appellanten stellen dat in zijn totaliteit een toename van voertuigkilometers wordt voorspeld. Appellanten vragen zich in dit licht af waarom een miljard euro kosten project wordt doorgezet. Appellanten menen verder dat de reistijd op de RijnlandRoute veel te optimistisch wordt voorgesteld en dat door uit te gaan van het GE groei scenario de noodzaak van de aanleg van de RijnlandRoute overschat kan worden. Dat zou ook belangrijk zijn bij een heroverweging van het tracé, omdat ZnB meer verkeersgroei aan zou kunnen dan de Churchill Avenue. Gewezen wordt op nieuwe onderzoeksresultaten in een rapport van CE Delft en een recenter onderzoek van de Stichting Natuur en Milieu. Volgens appellanten is er gegronde twijfel of de verkeersprognoses van RijnlandRoute klopt en of er überhaupt behoefte bestaat aan deze nieuwe weg. Appellanten stellen dat het zeker is dat de RijnlandRoute grote schade aan gezondheid en milieu toebrengt en hoge kosten met zich meebrengt, maar of er behoefte aan zou bestaan op het moment dat de weg volgens de planning gereed zou komen, is zeer twijfelachtig.

Reactie:

Vooropgesteld dient te worden dat het nut en noodzaak van de RijnlandRoute niet (alleen) te maken heeft met groeiscenario's. Zoals in paragraaf 1 van de Inleiding van dit verweerschrift is uiteengezet, is de noodzaak voor de RijnlandRoute vooral ook gegeven door een slechte doorstroming op de N206, een belemmering van de groei van Leiden als gevolg van een overbelaste oost-westverbinding, een zwak infrastructuurnetwerk dat gevoelig is bij calamiteiten en dientengevolge de verkeersveiligheid en leefbaarheid die onder druk staan. De noodzaak voor een extra oost-west verbinding om het verkeersnetwerk robuuster te maken vormt een belangrijke overweging voor de keuze van het Zoeken naar Balans alternatief. Dit geldt te meer nu de bestaande doorstromingsproblematiek op de N206 alleen maar zal verergeren als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. Met dit alternatief worden twee aansluitingen op de A4 en A44 toegevoegd als gevolg waarvan doorgaand verkeer gescheiden wordt van bestemmingsverkeer voor Leiden.

De door appellanten genoemde verkeersprognoses in het Inpassingsplan leggen de focus op intensiteiten op de verschillende wegen. Het oplossend vermogen van de RijnlandRoute is inderdaad wat minder zichtbaar als puur wordt gekeken naar verkeersintensiteiten op de verschillende relevante wegen, met uitzondering van de RijnlandRoute zelf. Minstens zo belangrijk vormt echter informatie over wat voor soort verkeer op de verschillende wegen zal zitten na realisatie van de RijnlandRoute. De verkeersprognoses laten namelijk een verschuiving zien van doorgaand verkeer van het wegennet in Leiden (N206) naar de RijnlandRoute terwijl op het lokale wegennet (N206) een verschuiving plaatsvindt van doorgaand verkeer naar bestemmingsverkeer. Dit bestemmingsverkeer wordt zichtbaar in de verkeersmodellen omdat dit na realisatie van de RijnlandRoute gebruik zal maken van de hoofdroutes door Leiden in plaats van te sluipen via het secundaire wegennet. Met andere woorden: de RijnlandRoute zorgt voor meer capaciteit en voor een herverdeling van verkeer door en rondom Leiden en levert daarmee een grote bijdrage aan het verbeteren van de leefbaarheid in en rondom Leiden. Dit effect wordt ook zichtbaar in de door appellanten genoemde toename van voertuigkilometers. Het aantal voertuigkilometers neemt binnen het projectgebied toe aangezien de RijnlandRoute rondom Leiden wordt gelegd waardoor er als het ware een omrijdbeweging wordt gemaakt. Ook binnen Leiden wordt verkeer verleid om via de binnenring te rijden in plaats van de kortste route dwars door de historische binnenstad van Leiden. Daarbij heeft nieuwe infrastructuur ook altijd een aanzuigende werking. Hoewel dit effect beperkt is, neemt ook hierdoor het aantal voertuigkilometers toe.

Het verkeersonderzoek ten behoeve van het Inpassingsplan is uitgevoerd op basis van het op dat moment meest actuele NRM (2013). Het NRM gaat uit van het door appellante bestreden GE-scenario. Dat is een bewuste keuze die voorkomt dat onderschatting plaatsheeft van de milieueffecten. Het grootste verschil tussen het GE-scenario en het lagere RC-scenario zit in de bevolkingsgroei en de werkgelegenheid. Overigens is in beide scenario's sprake van een afnemende groei ten opzichte van de trendlijn (1970-2002). De groeiscenario's die ten grondslag liggen aan de gehanteerde verkeersmodellen worden voortdurend getoetst aan ontwikkelingen in demografie, mobiliteit en economie en zo nodig aangepast. Daarmee is bij de besluitvorming uitgegaan van gangbare groeiprognoses voor het wegverkeer.

Zie: "Aanvulling MER 2e fase RijnlandRoute" (bijlage 55 bij de Toelichting op het Inpassingsplan, blz. 3).

Een nadere toelichting op de verkeersprognoses is opgenomen in bijlage 1 bij de Aanvulling (bijlage 56 bij de Toelichting op het Inpassingsplan).

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

Zie met betrekking tot het NRM bijvoorbeeld:

- AbRvS 3 december 2008, zaaknummer. 200703693/1

(TB Capaciteitsuitbreiding Coentunnel 2008), r.o. 2.8.5;

-AbRvS 6 juli 2011, zaaknummer 201009980/1/M2 (TB A4 Delft-Schiedam),
r.o. 2.20.1.

10 Familie Van de Velde

*Appellanten zijn woonachtig aan de Voorschoterweg 79 te (2235 SG) Valkenburg. De woning ligt op circa 49 meter ten westen van het huidige viaduct en op circa 26 meter ten westen van het toekomstige viaduct (A44) over de Oude Rijn. De situatie van appellanten is aangegeven op **bijlage 18** bij dit verweerschrift.*

Het beroep van appellanten richt zich tegen het Inpassingsplan, het Tracébesluit A4 en het Tracébesluit A44.

De zienswijze van appellanten over de ontwerp-Tracébesluiten is behandeld in de Nota van Antwoord Tracébesluiten onder hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.3.14 (aanvullend voor appellanten).

De zienswijze van appellanten over het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan onder hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.3.27 (aanvullend voor appellanten).

Appellanten zijn woonachtig nabij het aan te leggen viaduct op de A44. Hoewel het beroep van appellanten is gericht tegen het Inpassingsplan en beide Tracébesluiten, lijkt de situatie van appellanten uitsluitend gevolgen te ondervinden van het Tracébesluit A44.

Beroepsgronden

- 10.1 Appellanten stellen dat hun woningen aan de Voorschoterweg sterk in waarde zijn gedaald. De keuze voor het tracé zou een te grote inbreuk opleveren op hun woon- en leefklimaat en de uitbreiding van de A44 met de tweede brug zal het uitzicht van appellanten volledig bederven. Appellanten stellen dat er met betrekking tot de schade die zij lijden onzorgvuldig is gehandeld. Gesteld wordt dat planschade en nadeelcompensatie niet het antwoord is op de problematiek. Vanwege de tijd die een procedure tot verkrijgen van schadevergoeding in beslag zal nemen, de bewijslast en de leeftijd van appellanten, is het onzorgvuldig dat niet is gekeken naar een reële uitkoopmogelijkheid.

Reactie:

Appellanten zijn in de huidige situatie woonachtig op 51 meter van de A44. Onderdeel van de RijnlandRoute is de aanleg van een nieuw viaduct over de Oude Rijn. Dit kunstwerk is opgenomen in het Tracébesluit A44 en zal op circa 28,5 meter afstand van de woning van appellanten geconstrueerd worden. Verweerders erkennen dat de aanleg van het nieuwe viaduct een verandering van de woonomgeving van appellanten met zich brengt. Er is onderzoek gedaan naar de gevolgen van de bestreden besluiten.

Verweerders hebben voor de geluidssituatie bij de woning van appellanten overeenkomstig de Wet milieubeheer (hierna: Wm) onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de realisatie van de RijnlandRoute. Uit het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A44 volgt dat de geluidsbelasting op de woning van appellanten in de huidige situatie 69 dB Lden:gpp bedraagt en dat de geluidsbelasting in de toekomstige situatie maximaal 55 dB Lden:gpp zal bedragen. De daling van de geluidsbelasting is het resultaat van geluidsbeperkende maatregelen die zullen worden getroffen, zoals toepassing van een geluidreducerend wegdektype (tweelaags ZOAB) en de plaatsing van twee geluidschermen (een scherm van 3 meter hoog aan de buitenkant van de nieuw aan te leggen brug en een scherm van 4 meter hoog in de middenberm tussen beide rijbanen in).

Zie Akoestisch onderzoek Tracébesluit A44, deelrapport specifiek, bijlage A, blz. 8, artikel 7 van het Tracébesluit A44 en bijbehorende kaart, blad 4.

Ten aanzien van de gevolgen van de bestreden besluiten voor de luchtkwaliteit, geldt dat het project RijnlandRoute is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL). De bestreden besluiten zijn gebaseerd op de "NSL-grondslag" van artikel 5.16, eerste lid, onder d, j^o artikel 5.16, tweede lid, onder c, van de Wm. Dat betekent ingevolge artikel 5.16, derde lid, van de Wm dat geen afzonderlijke toets plaatsvindt aan de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden. Het NSL zorgt ervoor dat overal in Nederland aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan, ook ter plaatse van de woning van appellanten.

Zie 6^e NSL Melding 2014, projectnummers 2002, 2003, 2004, 2004a en 2004b.

Het uitzicht van appellanten zal in enige mate worden aangetast, nu het voorgaande planologisch regime de aanleg van de RijnlandRoute niet mogelijk maakte. Er bestaat evenwel geen blijvend recht op vrij uitzicht. Aan een geldend planologisch regime kunnen immers geen blijvende rechten worden ontleend. Op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen kunnen andere bestemmingen en voorschriften vastgesteld worden.

Zie onder meer AbRvS 2 maart 2015, nr. 201409676/1/R3 en 201409676/2/R3 en AbRvS 18 februari 2015, nr. 201308323/1/R2 en 201407752/1/R2.

In de huidige situatie kijken appellanten al aan tegen de bestaande A44 en de bestaande (bus)brug met een leuningconstructie. De bestaande A44 en bestaande bruggen liggen hoog. Deze gaan over de Voorschoterweg en zijn op een aantal kolommen geplaatst. In de toekomstige situatie kijken appellanten tegen de nieuwe

brug en een geluidsscherm aan. De nieuwe brug wordt net als in de huidige situatie op een aantal kolommen geplaatst. Op de nieuwe brug wordt een geluidsscherm van 3 meter hoog aangebracht. Voor wat betreft het uitzicht vanaf de woning van appellanten ligt de rand van de nieuwe brug nagenoeg even hoog als de bestaande brug. De nieuwe brug komt dichterbij de woning van appellanten te liggen dan de bestaande brug.

Er is geen sprake van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. Gelet hierop hebben verweerders geen aanleiding gezien om over te gaan tot het amoveren van de woning van appellanten.

Als appellanten menen dat zij schade lijden of zullen lijden als gevolg van een bepaling in het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor hun rekening behoort te blijven en een tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd, dan kunnen appellanten op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Voor zover de schade niet veroorzaakt wordt door het Inpassingsplan, maar door de Tracébesluiten, dan kunnen appellanten onder voorwaarden in aanmerking komen voor nadeelcompensatie op grond van artikel 22, eerste lid van de Tracéwet. Op de afhandeling van verzoeken om nadeelcompensatie is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing.

- 10.2 Appellanten stellen dat vanwege de omvang het project gedragen zou moeten worden door een goede financiële onderbouwing. Een privaatrechtelijke overeenkomst met alle grondeigenaren of een exploitatieplan waren niet aanwezig ten tijde van het ter inzage leggen van de besluiten en zijn nog steeds niet aanwezig. Appellanten stellen dat van een exploitatieplan wordt afgezien en dat zonder een dergelijke privaatrechtelijke overeenkomst geen zicht op economische uitvoerbaarheid bestaat. De kostenpost voor planschade en nadeelcompensatie zou ook geheel ontbreken.

Reactie:

Voorop moet worden gesteld dat ingevolge artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro) jo. artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening geen exploitatieplan hoeft te worden opgesteld voor de aanleg van RijnlandRoute.

Ingevolge artikel 3.1.6, eerste lid, onder f, van het Bro is in hoofdstuk 8 van de Toelichting bij het Inpassingsplan inzicht geboden in de economische uitvoerbaarheid van het plan. In de kostenraming is naast de reguliere bouwkosten, rekening gehouden met mitigerende en compenserende maatregelen, beheer- en onderhoudskosten, planschade, risico's en kosten voor verwerking. Hierin is dus ook betrokken welke mogelijke planschade en nadeelcompensatie de door het plan mogelijk gemaakte nieuwe ontwikkelingen met zich kunnen brengen. In totaal bedragen de projectkosten 869,1 miljoen euro. Deze kosten zijn als volgt opgebouwd:

1. Kostenraming	€ 830,6 miljoen
2. Reeds gemaakte en geraamde (apparats)kosten	€ 29,9 miljoen
3. Bestuurlijk afspraken tussen verweerder en Katwijk (t.b.v. verlegde en verdiepte ligging N206 Duinvallei)	€ 7,2 miljoen
4. Kosten verplaatsen Transferium A44	€ 1,5 miljoen
<hr/>	
Totaal:	€ 869,1 miljoen

Deze kosten worden gedekt door een negental bijdragen van in totaal 875,2 miljoen euro, waaronder een rijksbijdrage van 472,3 miljoen euro en een provinciale bijdrage van 295,4 euro. De financiële bijdragen zijn ruim toereikend om de geraamde kosten te dekken. Het project is derhalve wel degelijk financieel uitvoerbaar.

Zie Toelichting op het Inpassingsplan, blz. 101-102.

- 10.3 Appellanten wijzen erop dat wordt uitgegaan van een bevolkingsgroei door uitbreiding van de gemeente Katwijk/Valkenburg. Zij stellen dat de woningbouw nooit meer het niveau van 2009 zal halen en dat dit ten onrechte niet is meegenomen in de berekeningen terwijl de bevolkingsgroei wel ten grondslag zou liggen aan de noodzaak van de RijnlandRoute. Appellanten stellen dat woningbouw en de aanleg van een snelweg als stedelijke ontwikkeling moeten worden beschouwd en dat het Inpassingsplan in strijd is met artikel 3.1.6, lid 2 van het Bro. Zowel de aanleg van de weg als de woningbouw zouden niet zijn gemotiveerd volgens de ladder voor duurzame verstedelijking. Op basis daarvan had ook een ander alternatief gekozen moeten worden. In de Nota van Antwoord zou de beantwoording op dit punt ontbreken of gemakshalve verwezen zijn naar een PBL-rapport uit 2010 dan wel het MER uit 2012. Daar zou niet op dit punt en nog enkele onderdelen van de zienswijzen zijn ingegaan, welke onderdelen door appellanten worden herhaald.

Reactie:

Ingevolge artikel 3.1.6, tweede lid van het Bro bestaat de verplichting om in de Toelichting van een ruimtelijk plan de "ladder van de duurzame verstedelijking" op te nemen, indien een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt. Dit vereiste is in het Bro opgenomen teneinde zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren. De Tracébesluiten zijn niet aan te merken als een ruimtelijk plan in de zin van het Bro. De ladder voor duurzame verstedelijking is kader stellend voor alle juridisch verbindende ruimtelijke plannen van de decentrale overheden. Derhalve bestaat ten aanzien van de Tracébesluiten, die zijn vastgesteld door de Minister, niet de verplichting om aan de ladder voor duurzame verstedelijking te toetsen.

Zie de Handreiking Ladder voor duurzame verstedelijking, Ministerie van Infrastructuur en Milieu (november 2013), blz. 7.

Met betrekking tot het Inpassingsplan is het volgende van belang. Onder een stedelijke ontwikkeling moet volgens artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro worden verstaan: "ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen." Onder "andere stedelijke voorzieningen" moeten volgens de 'Handreiking Ladder voor duurzame verstedelijking' accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoor sport en leisure worden begrepen.

Zie de Handreiking Ladder voor duurzame verstedelijking, Ministerie van Infrastructuur en Milieu (november 2013), blz. 19.

In het Inpassingsplan wordt als nieuwe ontwikkeling uitsluitend de aanleg van de RijnlandRoute mogelijk gemaakt. Dit betreft geen stedelijke ontwikkeling zoals benoemd in artikel 1.1.1 van het Bro en kan evenmin worden aangemerkt als een "andere stedelijke voorziening" zoals omschreven in de Handreiking. In tegenstelling tot appellanten stellen wordt met het Inpassingsplan niet voorzien in nieuwe woningbouw. Voor zover het Inpassingsplan voorziet in de bestemming Wonen betreft het de positieve bestemming van bestaande woningen in het plangebied die in de huidige situatie ook als zodanig zijn bestemd. Er wordt met het plan dus niet voorzien in nieuwe woningen. Daarmee is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling en is er geen verplichting om in de Toelichting op het Inpassingsplan voor de aanleg van de RijnlandRoute te toetsen aan de ladder van duurzame verstedelijking.

Zie AbRvS 18 februari 2015, nr. 201400570/1/R6 en ook AbRvS 14 januari 2015, nr. 201407302/1/R6.

11 Familie Wijnen

*Appellanten zijn woonachtig aan de Voorschoterweg 71B te (2235 SG) Valkenburg. De woning ligt op circa 82 meter ten westen van het huidige viaduct en circa 60 meter ten westen van het toekomstige viaduct (A44) over de Oude Rijn. De situatie van appellanten is aangegeven op **bijlage 19** bij dit verweerschrift.*

Het beroep van appellanten richt zich tegen het Inpassingsplan, het Tracébesluit A4 en het Tracébesluit A44.

De zienswijze van appellanten over de ontwerp-tracébesluiten is behandeld in de Nota van antwoord ontwerp-tracébesluiten onder hoofdstuk 3 (thematisch) en 4.3.17 (aanvullend voor appellanten).

De zienswijze van appellanten over het ontwerp-inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord ontwerp-inpassingsplan onder hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.3.41 (aanvullend voor appellanten).

Appellanten zijn woonachtig nabij het aan te leggen viaduct op de A44. Hoewel het beroep van appellanten is gericht tegen het Inpassingsplan en beide Tracébesluiten, lijkt de situatie van appellanten uitsluitend gevolgen te ondervinden van het Tracébesluit A44.

Beroepsgronden:

- 11.1 Appellanten stellen dat hun woningen aan de Voorschoterweg sterk in waarde zijn gedaald. De keuze voor het tracé zou een te grote inbreuk opleveren op hun woon- en leefklimaat en de uitbreiding van de A44 met de tweede brug zal het uitzicht van appellanten volledig bederven. Appellanten stellen dat er met betrekking tot de schade die zij lijden onzorgvuldig is gehandeld. Gesteld wordt dat planschade en nadeelcompensatie niet het antwoord is op de problematiek. Vanwege de tijd die een procedure tot verkrijgen van schadevergoeding in beslag zal nemen, de bewijslast en de leeftijd van appellanten, is het onzorgvuldig dat niet is gekeken naar een reële uitkoopmogelijkheid.

Reactie:

Appellanten zijn in de huidige situatie woonachtig op 84 meter van de A44. Onderdeel van de RijnlandRoute is de aanleg van een nieuw viaduct over de Oude Rijn. Dit kunstwerk is opgenomen in het Tracébesluit A44 en zal op circa 61,5 meter afstand van de woning van appellanten geconstrueerd worden. Verweerders erkennen dat de aanleg van het nieuwe viaduct een verandering van de woonomgeving van appellanten met zich brengt. Er is onderzoek gedaan naar de gevolgen van de bestreden besluiten.

Verweerders hebben voor de geluidssituatie bij de woning van appellanten overeenkomstig de Wet milieubeheer (hierna: Wm) onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de realisatie van de RijnlandRoute. Uit het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A44 volgt dat de geluidsbelasting op de woning van appellanten in de huidige situatie 69 dB Lden:gpp bedraagt en dat de geluidsbelasting in de toekomstige situatie maximaal 56 dB Lden:gpp zal bedragen. De daling van de geluidsbelasting is het resultaat van geluidsbeperkende maatregelen die zullen worden getroffen, zoals toepassing van een geluidreducerend wegdektype (tweelaags ZOAB) en de plaatsing van twee geluidschermen (een scherm van 3 meter hoog aan de buitenkant van de nieuw aan te leggen brug en een scherm van 4 meter hoog in de middenberm tussen beide rijbanen in).

Zie Deelrapport specifiek, bijlage A, blz. 8 van 123, artikel 7 van het Tracébesluit A44 en bijbehorende kaart, blad 4.

Ten aanzien van de gevolgen van de bestreden besluiten voor de luchtkwaliteit, geldt dat het project RijnlandRoute is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL). De bestreden besluiten zijn gebaseerd op de "NSL-grondslag" van artikel 5.16, eerste lid, onder d, j^o artikel 5.16, tweede lid, onder c, van de Wm. Dat betekent ingevolge artikel 5.16, derde lid, van de Wm dat geen afzonderlijke toets plaatsvindt aan de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden. Het NSL zorgt ervoor dat overal in Nederland aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan, ook ter plaatse van de woning van appellanten.

Zie 6^e NSL Melding 2014, projectnummers 2002, 2003, 2004, 2004a en 2004b.

Het uitzicht van appellanten zal in enige mate worden aangetast, nu het voorgaande planologisch regime de aanleg van de RijnlandRoute niet mogelijk maakte. Er bestaat evenwel geen blijvend recht op vrij uitzicht. Aan een geldend planologisch regime kunnen immers geen blijvende rechten worden ontleend. Op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen kunnen andere bestemmingen en voorschriften vastgesteld worden.

Zie onder meer AbRvS 2 maart 2015, nr. 201409676/1/R3 en 201409676/2/R3 en AbRvS 18 februari 2015, nr. 201308323/1/R2 en 201407752/1/R2.

In de huidige situatie kijken appellanten al aan tegen de bestaande A44 en de bestaande (bus)brug met een leuningconstructie. De bestaande A44 en bestaande bruggen liggen hoog. Deze gaan over de Voorschoterweg en zijn op een aantal kolommen geplaatst. In de toekomstige situatie kijken appellanten tegen de nieuwe

brug en een geluidsschermbaan. De nieuwe brug wordt net als in de huidige situatie op een aantal kolommen geplaatst. Op de nieuwe brug wordt een geluidsschermbaan van 3 meter hoog aangebracht. Voor wat betreft het uitzicht vanaf de woning van appellanten ligt de rand van de nieuwe brug nagenoeg even hoog als de bestaande brug. De nieuwe brug komt in de toekomstige situatie dichterbij de woning van appellanten te liggen dan de bestaande brug.

Er is geen sprake van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. Gelet hierop hebben verweerders geen aanleiding gezien om over te gaan tot het amoveren van de woning van appellanten.

Als appellanten menen dat zij schade lijden of zullen lijden als gevolg van een bepaling in het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor hun rekening behoort te blijven en een tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd, dan kunnen appellanten op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Voor zover de schade niet veroorzaakt wordt door het Inpassingsplan, maar door de Tracébesluiten, dan kunnen appellanten onder voorwaarden in aanmerking komen voor nadeelcompensatie op grond van artikel 22, eerste lid van de Tracéwet. Op de afhandeling van verzoeken om nadeelcompensatie is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing.

- 11.2 Appellanten stellen dat vanwege de omvang het project gedragen zou moeten worden door een goede financiële onderbouwing. Een privaatrechtelijke overeenkomst met alle grondeigenaren of een exploitatieplan waren niet aanwezig ten tijde van het ter inzage leggen van de besluiten en zijn nog steeds niet aanwezig. Appellanten stellen dat van een exploitatieplan wordt afgezien en dat zonder een dergelijke privaatrechtelijke overeenkomst geen zicht op economische uitvoerbaarheid bestaat. De kostenpost voor planschade en nadeelcompensatie zou ook geheel ontbreken.

Reactie:

Voorop moet worden gesteld dat ingevolge artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro) jo. artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening geen exploitatieplan hoeft te worden opgesteld voor de aanleg van RijnlandRoute.

Ingevolge artikel 3.1.6, eerste lid, onder f, van het Besluit ruimtelijke ordening is in hoofdstuk 8 van de Toelichting bij het Inpassingsplan inzicht geboden in de economische uitvoerbaarheid van het plan. In de kostenraming is naast de reguliere bouwkosten, rekening gehouden met mitigerende en compenserende maatregelen, beheer- en onderhoudskosten, planschade, risico's en kosten voor verwerking. Hierin is dus ook betrokken welke mogelijke planschade en nadeelcompensatie de door het plan mogelijk gemaakte nieuwe ontwikkelingen met zich kunnen brengen. In totaal bedragen de projectkosten 869,1 miljoen euro. Deze kosten zijn als volgt opgebouwd:

1. Kostenraming	€ 830,6 miljoen
2. Reeds gemaakte en geraamde (apparaats)kosten	€ 29,9 miljoen
3. Bestuurlijk afspraken tussen verweerder en Katwijk (t.b.v. verlegde en verdiepte ligging N206 Duinvallei)	€ 7,2 miljoen
4. Kosten verplaatsen Transferium A44	€ 1,5 miljoen
<hr/>	
Totaal:	€ 869,1 miljoen

Deze kosten worden gedekt door een negental bijdragen van in totaal 875,2 miljoen euro, waaronder een rijksbijdrage van 472,3 miljoen euro en een provinciale bijdrage van 295,4 euro. De financiële bijdragen zijn ruim toereikend om de geraamde kosten te dekken. Het project is derhalve wel degelijk financieel uitvoerbaar.

Zie Toelichting op het Inpassingsplan, blz. 101-102.

- 11.3 Appellanten wijzen erop dat wordt uitgegaan van een bevolkingsgroei door uitbreiding van de gemeente Katwijk/Valkenburg. Zij stellen dat de woningbouw nooit meer het niveau van 2009 zal halen en dat dit ten onrechte niet is meegenomen in de berekeningen terwijl de bevolkingsgroei wel ten grondslag zou liggen aan de noodzaak van de RijnlandRoute. Appellanten stellen dat woningbouw en de aanleg van een snelweg als stedelijke ontwikkeling moeten worden beschouwd en dat het Inpassingsplan in strijd is met artikel 3.1.6, lid 2 van het Bro. Zowel de aanleg van de weg als de woningbouw zouden niet zijn gemotiveerd volgens de ladder voor duurzame verstedelijking. Op basis daarvan had ook een ander alternatief gekozen moeten worden. In de Nota van Antwoord zou de beantwoording op dit punt ontbreken of gemakshalve verwezen zijn naar een PBL-rapport uit 2010 dan wel het MER uit 2012. Daar zou niet op dit punt en nog enkele onderdelen van de zienswijzen zijn ingegaan, welke onderdelen door appellanten worden herhaald.

Reactie:

Ingevolge artikel 3.1.6, tweede lid van het Bro bestaat de verplichting om in de Toelichting van een ruimtelijk plan de "ladder van de duurzame verstedelijking" op te nemen, indien een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt. Dit vereiste is in het Bro opgenomen teneinde zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren. De Tracébesluiten zijn niet aan te merken als een ruimtelijk plan in de zin van het Bro. De ladder voor duurzame verstedelijking is kader stellend voor alle juridisch verbindende ruimtelijke plannen van de decentrale overheden. Derhalve bestaat ten aanzien van de Tracébesluiten, die zijn vastgesteld door de Minister, niet de verplichting om aan de ladder voor duurzame verstedelijking te toetsen.

Zie de Handreiking Ladder voor duurzame verstedelijking, Ministerie van Infrastructuur en Milieu (november 2013), blz. 7.

Met betrekking tot het Inpassingsplan is het volgende van belang. Onder een stedelijke ontwikkeling moet volgens artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro worden verstaan: "ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen." Onder "andere stedelijke voorzieningen" moeten volgens de 'Handreiking Ladder voor duurzame verstedelijking' accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoor sport en leisure worden begrepen.

Zie de Handreiking Ladder voor duurzame verstedelijking, Ministerie van Infrastructuur en Milieu (november 2013), blz. 19.

In het Inpassingsplan wordt als nieuwe ontwikkeling uitsluitend de aanleg van de RijnlandRoute mogelijk gemaakt. Dit betreft geen stedelijke ontwikkeling zoals benoemd in artikel 1.1.1 van het Bro en kan evenmin worden aangemerkt als een "andere stedelijke voorziening" zoals omschreven in de Handreiking. In tegenstelling tot appellanten stellen wordt met het Inpassingsplan niet voorzien in woningbouw. Voor zover het Inpassingsplan voorziet in de bestemming Wonen betreft het de positieve bestemming van bestaande woningen in het plangebied die in de huidige situatie ook als zodanig zijn bestemd. Er wordt met het plan dus niet voorzien in nieuwe woningen. Daarmee is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Er is dus geen verplichting om in de Toelichting op de bestreden besluiten voor de aanleg van de RijnlandRoute te toetsen aan de ladder van duurzame verstedelijking.

Zie AbRvS 18 februari 2015, nr. 201400570/1/R6 en ook AbRvS 14 januari 2015, nr. 201407302/1/R6.

12 J. Hoogendoorn

*Het beroep is ingediend door de familie Hoogendoorn en de familie Eduard. Appellanten zijn woonachtig aan de Vlietweg 104 (Eduard) en Vlietweg 106 (Hoogendoorn) te Leiden. De woning gelegen aan de Vlietweg 104 ligt op circa 282 meter vanaf de toekomstige westelijke tunnelmond en op circa 89 meter van het toekomstige fietspad. De woning gelegen aan de Vlietweg 106 ligt op circa 383 meter van de toekomstige westelijke tunnelmond en op circa 85 meter van het toekomstige fietspad. De RijnlandRoute ligt hier verdiept. De situatie van appellanten is weergegeven op **bijlage 20**.*

Het beroep van appellanten is gericht tegen het Inpassingsplan.

De zienswijzen van appellanten over het ontwerp-Inpassingsplan zijn behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan onder hoofdstuk 3 (thematisch) en onder A072 (aanvullend voor Hoogendoorn) en A086 (aanvullend voor Eduard).

Beroepsgronden

- 12.1 Appellanten maken bezwaar tegen het fietspad langs de toegangsweg naar Vlietland. Appellanten stellen dat het fietspad zodanig is gepland dat dit vlak langs hun tuinen loopt. Omdat er langs de voorkant van hun huizen ook al een fietspad loopt, stellen zij ernstig te worden geschaad in hun privacy. Ook stellen zij dat de geluidhinder zal toenemen door gemotoriseerd (fiets)verkeer. Verder sluit het fietspad niet aan op bestaande infrastructuur. Appellanten stellen dat het geplande fietspad financieel zeer nadelig is omdat er al een fietspad tussen de A4 en de Vlietweg ligt, waarvoor de gemeente Leiden een nieuwe fietsbrug over de Vliet aanlegt. Volgens appellanten kan het geld beter aan de inpassing van de RijnlandRoute worden besteed.

Reactie:

Het nieuwe fietspad dat is opgenomen in het Inpassingsplan sluit aan op het toekomstige en nog te realiseren fietspad zoals dat is vastgelegd in het Bestemmingsplan 'Vlietland Noordoost 2005' van de gemeente Leidschendam – Voorburg. De kosten voor het fietspad zijn beperkt. De door appellanten genoemde fietsbrug over de Vliet wordt overigens niet gerealiseerd.

Tussen het fietspad en de tuinen van appellanten blijft voldoende afstand om een strook van het huidige bos te behouden. Bovendien blijft de huidige watergang bestaan als barrière tussen de tuinen van appellanten en het fietspad. Van onaanvaardbare schending van de privacy zal daarom geen sprake zijn. Dit juist te meer omdat in de huidige situatie vanaf de Vlietweg al volledig zicht is op de woningen en de tuinen van appellanten. Appellanten hebben het hier kennelijk niet nodig geacht

zichtbeperkende maatregelen te nemen (bijvoorbeeld een haag of schutting) met het oog op hun privacy. En dit terwijl de Vlietweg intensiever wordt gebruikt dan het fietspad. Het is niet reëel om te betogen dat een fietspad langs de achterzijde van de woningen, dat door een watergang en bomen van de tuinen van appellanten is gescheiden, tot een onaanvaardbare aantasting van de privacy zal leiden.

Van onaanvaardbare toename van geluidhinder zal evenmin sprake zijn. Het fietspad wordt niet voor gemotoriseerd verkeer opengesteld. Van (recreatief) fietsverkeer gaat geen relevant geluid uit.

Voor alle volledigheid wijzen Provinciale Staten er nog op dat indien appellanten desondanks menen schade te lijden of te zullen lijden als gevolg van een bepaling in het Inpassingsplan, die redelijkerwijs niet voor hun rekening behoort te blijven, en een tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd, zij op grond van afdeling 6.1 van de Wro een verzoek kunnen indienen om een tegemoetkoming in de schade.

- 12.2 Volgens appellanten is het jammer dat bij een overmacht aan voorstanders en insprekers de direct betrokken bewoners aan de Vlietweg in de vergetelheid dreigen te raken. Op lokaal niveau is de zaak volgens appellanten in onbalans. Volgens appellanten krijgen de recreatieve aspecten van de Oostvlietpolder en Vlietland onevenredig veel aandacht in vergelijking tot de belangen van de bewoners.

Reactie:

De stelling van appellanten kan niet gevolgd worden. De belangen van de bewoners van de Vlietweg zijn ten volle meegewogen in de voorbereiding van het Inpassingsplan. Hierboven onder 12.1 is al toegelicht dat het (recreatieve) fietspad geen onaanvaardbare aantasting van de belangen van appellanten vormt waar het gaat om privacy en geluidhinder. Appellanten geven niet aan op welke andere punten aan de recreatieve functie van het gebied onevenredig groot belang is gehecht ten opzichte van de belangen van de bewoners van de Vlietweg.

- 12.3 Volgens appellanten zouden de partijen die grote voordelen hebben bij de aanleg van de RijnlandRoute meer moeten bijdragen aan de goede inpassing van de weg. Tegelijkertijd krijgen de bewoners volgens appellanten te horen dat het budget beperkt is en een betere inpassing teveel geld kost. De woningen in de omgeving van de tunnelmond dalen volgens appellanten drastisch in waarde en zijn volgens hen welhaast onverkoopbaar geworden. De nadelen voor de bewoners zijn volgens appellanten onevenredig groot in vergelijking met de voordelen die andere partijen bij de RijnlandRoute hebben.

Reactie:

De stelling van appellanten kan niet gevolgd worden. Aan de inpassing van de RijnlandRoute is alle aandacht besteed. Voor appellanten is relevant dat de RijnlandRoute onder Voorschoten en de Vlietweg doorgaat in een geboorde tunnel. Daardoor is er op maaiveld zowel in de aanlegfase als in de gebruiksfase geen hinder. Circa 320 meter na de kruising met de Vlietweg eindigt de boortunnel. De tunnelmond ligt op circa 330 meter (Hoogendoorn) en 350 meter (Eduard) van de woningen. De RijnlandRoute ligt hier echter nog steeds verdiept. De verdiepte ligging wordt bovendien groen ingepast in de omgeving. Deze inpassing is verder uitgewerkt in het rapport Landschapsplan en Inpassingsvisie.

Zie Inpassingsvisie en Landschapsplan RijnlandRoute bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 117 t/m 119.

Daar komt nog bij dat de woningen van appellanten en de RijnlandRoute, waar die niet in de tunnel ligt maar verdiept, van elkaar gescheiden zijn door een dicht bebost gebied dat ook nu reeds aanwezig is.

Als **bijlage 21** bij dit verweerschrift is de impressie uit het rapport Inpassingsvisie en Landschapsplan RijnlandRoute (bijlage 19 bij de Toelichting op het Inpassingsplan, blz. 124/125) gevoegd met daarop aangewezen de locatie van de woningen. De woningen van appellanten liggen achter het bosgebied dat ten zuiden van de RijnlandRoute ligt (linksboven op de kaart).

Al met al is er geen sprake van dat de woningen van appellanten drastisch in waarde dalen of onverkoopbaar worden.

Overigens geldt dat appellanten, indien zij menen schade te lijden of te zullen lijden als gevolg van een bepaling in het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor hun rekening behoort te blijven en een tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd, op grond van afdeling 6.1 van de Wro een verzoek kunnen indienen om een tegemoetkoming in de schade.

- 12.4 Appellanten stellen dat de kilometerslange tunnel lucht moet afvoeren en dat niet duidelijk is hoe dit gaat gebeuren en wat de uiteindelijke luchtkwaliteit aan de oostelijke monding van de tunnelbuis wordt. Volgens appellanten zal gezien de heersende windrichting het overgrote deel van bijvoorbeeld fijnstof worden geloosd nabij hun woningen. Appellanten stellen dat er wordt geroepen dat een en ander binnen de normen zal blijven. Volgens appellanten zullen actuele metingen moeten aantonen dat de nu gedane aannames ook daadwerkelijk kloppen. Verder stellen appellanten dat de (Europese) richtlijnen strenger worden en vragen zij zich af of de weg zal gaan voldoen aan alle voorwaarden.

Reactie:

Ten aanzien van de gevolgen van het Inpassingsplan voor de luchtkwaliteit wordt vooropgesteld dat de RijnlandRoute is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Op basis daarvan wordt geborgd dat van overschrijding van grenswaarden op het punt van luchtkwaliteit geen sprake is. Ingevolge artikel 5.16, derde lid, Wm vindt daarom geen afzonderlijke toets plaats aan de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden. Het NSL zorgt ervoor dat overal in Nederland aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan, ook ter plaatse van de woning van appellanten.

Zie 6^e NSL Melding 2014, projectnummers 2002, 2003, 2004, 2004a en 2004b.

Na het doen van de NSL melding, is evenwel besloten om de boortunnel te verlengen. Om die reden is specifiek bij de tunnelmonden aanvullend onderzoek uitgevoerd.

Zie de Achtergrondnotitie luchtkwaliteit d.d. 9 september 2014 (bijlage 6 bij de toelichting op het Inpassingsplan).

Daaruit volgt dat er in de plansituatie (2020) nergens op de wettelijke beoordelingspunten een overschrijding van de grenswaarden van de relevante luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en ultrafijnstof (PM_{2,5}) optreedt. Ter hoogte van de tunnelmonden is wel sprake van een concentratie NO₂ die boven de grenswaarde van 40 µg/m³ ligt, maar hier is geen sprake van een wettelijk toetspunt. Er is namelijk geen sprake van functies waar mensen langdurig verblijven. De mogelijke korte blootstelling is niet significant in relatie tot de middelingstijd van 1 jaar die geldt voor de jaargemiddelde concentratie NO₂. Uit het blootstellingscriterium van artikel 22, lid 1, onder a, j^o artikel 65 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 volgt dat er daarom geen toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt.

Ingevolge vaste jurisprudentie geldt dat indien wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit, daarmee ook het belang van de volksgezondheid is geborgd.

Zie: AbRvS 10 juli 2013, 201209433/1 en AbRvS 13 maart 2013, 201208110/1/R3, r.o. 28.3.

De concentraties NO₂ van meer dan 40 µg/m³ doen zich alleen voor direct rond de tunnelmonden. Ter plaatse van de woningen van appellanten liggen de concentraties in de plansituatie ver onder de wettelijke grenswaarden. Voor het door appellanten genoemde fijnstof is overigens zelfs direct naast de tunnelmond geen sprake van een overschrijding.

Op blz. 16, 20 en 24 van de Achtergrondnotitie luchtkwaliteit (bijlage 6 bij de Toelichting op het Inpassingsplan) is de jaargemiddelde concentratie NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} rond de oostelijke tunnelmond op kaart weergegeven. Duidelijk te zien is dat er ter hoogte van de woningen van appellanten geen relevant effect op de concentraties meer is vanwege de tunnelmond.

Jaarlijkse monitoring van de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} is voorzien in het kader van het NSL. Wanneer in de toekomst onverhoopt toch een overschrijding van de grenswaarden optreedt, hetgeen gezien de berekende lage concentraties niet te verwachten is, dan komt dat via die weg boven tafel.

Er is geen sprake van (Europese) richtlijnen die strengere bindende normen bevatten dan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer waaraan getoetst is. Dat er mogelijk in de toekomst strengere normen worden vastgesteld is, wat er verder ook van diè veronderstelling van appellanten zij, voor de toets van het Inpassingsplan niet relevant.

- 12.5 Appellanten zijn zeer bezorgd over de toename van geluidhinder. Zij gaan ervan uit dat, in het kader van "de vervuiler betaalt", de provincie tot het uiterste zal gaan om overlast voor de omgeving te voorkomen, zowel in de uiteindelijke situatie als tijdens de aanleg van de infrastructuur.

Reactie:

Provinciale Staten hebben voor de geluidssituatie bij de woningen van appellanten overeenkomstig de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) onderzoek uitgevoerd naar de realisatie van de RijnlandRoute, in het bijzonder de aanleg van de nieuwe verbindingsweg tussen de A44 en A4. De geluidsbelasting vanwege de nieuwe verbindingsweg op de woningen van appellanten bedraagt 42 dB en blijft daarmee ruim onder de grenswaarde van 48 dB.

Zie Akoestisch onderzoek Inpassingsplan, bijlage rapportage (woning nr. 104 heeft waarneempuntnummer 12450 en woning nr. 106 heeft waarneempuntnummer 12449).

Voorts is de geluidsbelasting vanwege de A4 onderzocht op de woningen van appellanten conform de Wet milieubeheer (hierna: Wm). Deze geluidsbelasting bedraagt bij het huidige geluidsproductieplafond 53 dB en zal in de toekomstige situatie door het treffen geluidsreducerende maatregelen ook 53 dB blijven (toepassing van geluidsreducerend wegdek dubbellaags ZOAB op de hoofdrijbanen van de A4 en dunne deklaag B op de verbindingbogen).

Zie Akoestisch onderzoek Tracébesluit A4, deelrapport specifiek, bijlage A, blz. 14.

Voor de aanleg fase van de RijnlandRoute geldt dat de tunnel geboord wordt; dat levert geen geluidoverlast op. Voor de bouw van de tunnelmonden en de verdiepte ligging zal een omgevingsvergunning worden aangevraagd. In dat kader zal onder meer aandacht worden besteed aan het beperken van overlast voor de omgeving.

Zie de Nota van Antwoord Inpassingsplan, blz. 250/251 (Hoogendoorn) en blz. 263 (Eduard).

Overigens liggen de woningen van appellanten op een dusdanig afstand van de bouwlocatie van de RijnlandRoute dat bouwgeluid niet of nauwelijks hoorbaar zal zijn.

- 12.6 Appellanten stellen dat zoals het ontwerp nu is bedacht de inrichting van de geluidwerende voorzieningen meer bepaald wordt door het landschappelijk karakter dan door effectiviteit van de voorzieningen. De voorgestelde geluidwerende voorzieningen zijn voor appellanten een punt van grote zorg. Zij stellen dat wordt gesproken van dijkjes met begroeiing en andere landschappelijk aantrekkelijke oplossingen. Volgens appellanten bestaan omtrent geluidwerende voorzieningen langs wegen echter grote misverstanden. Bomen en bosschages houden geen geluid tegen. Sterker nog, volgens appellanten wordt het geluid door beplanting eerder versterkt door de terugkaatsing van het geluid dat anders de atmosfeer in zou gaan.

Reactie:

In de akoestische berekeningen zijn de dijkjes met bosschages daarop niet beschouwd als elementen met een geluidwerende functie. De dijkjes zijn niet als geluidsreducerende maatregel ontworpen. Zoals onder 12.5 is uiteengezet, wordt er wel geluidsreducerende asfalt toegepast (dubbellaags ZOAB op de hoofdrijbanen van de A4 en dunne deklaag B op de verbindingbogen). Er treden ten gevolge van de realisatie van de RijnlandRoute geen onaanvaardbare geluidseffecten op voor appellanten.

13 M. Heringa-Spierings

Appellante is woonachtig aan het Charlotte Köhlerpad 39 (2331 KH) te Leiden. De woning ligt op circa 85 meter van het bestaande tracé van de A44 en op circa 72 meter van het toekomstige tracé van de A44. De situatie van appellante is aangegeven op bijlage 22 bij dit verweerschrift.

Het beroep van appellante richt zich tegen het Inpassingsplan en het Tracébesluit A44.

De zienswijze van appellante omtrent het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder A018 (aanvullend voor appellante).

De zienswijze van appellante omtrent de ontwerp-Tracébesluiten is behandeld in de Nota van Antwoord Tracébesluiten in hoofdstuk 3(thematisch) en onder 4.3.37 (aanvullend voor appellante)

Beroepsgronden

- 13.1 Appellante verzoekt de beroepschriften van de Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad en omgeving, de Wijkraad Stevenshof en de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland te beschouwen als deel uitmakend van het beroep.

Reactie:

Op de beroepen van de door appellante genoemde rechtspersonen wordt afzonderlijk gereageerd, en wel onder nr. 46 (Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad en omgeving), nr. 44 (Wijkvereniging Wijkraad Stevenshof) en nr. 32 (Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland).

- 13.2 Appellante stelt dat door de RijnlandRoute te verdelen over drie afzonderlijke procedures waarvoor deels de Minister (in het kader van de Tracéwet) en deels Provinciale Staten (in het kader van de Wro) bevoegd gezag zijn, effectief beroep voor belanghebbenden ernstig wordt gehinderd. Schorsing of vernietiging van (een deel van) een besluit heeft geen juridische doorwerking naar de andere besluiten. Dit terwijl een dergelijke schorsing of vernietiging volgens appellante wel degelijk tot gevolg kan hebben dat óók (onderdelen van) die andere besluiten onuitvoerbaar – en daarmee onrechtmatig – worden. Het had op de weg van de betrokken bestuursorganen gelegen om een dergelijke situatie te voorkomen, door gebruikmaking van hun bevoegdheid om de provinciale en rijksonderdelen van de nieuwe verbinding op te nemen in een overkoepelend Rijksinpassingsplan ingevolge de Wro.

Reactie:

Verweerders verwijzen voor de beantwoording van dit bezwaar naar paragraaf 4 van de Inleiding van dit verweerschrift.

- 13.3 Appellante betwijfelt of de aanleg van de RijnlandRoute noodzakelijk is. Volgens appellante zijn de verkeersgegevens ten onrechte gebaseerd op het Global Economy-scenario (GE-scenario). Uit zowel de Mobiliteitsmonitor 2013 als uit het rapport "Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig" van CE Delft (2013) zou blijken dat de werkelijke verkeersontwikkeling al jarenlang achterblijft bij het GE-scenario en zich momenteel ontwikkelt op of onder het 'lage groei' WLO-scenario 'Regional Community' (RC). Het niet betrekken in de besluitvorming van de consequenties van uitgestelde of uitblijvende groei acht appellante onzorgvuldig. Volgens haar hadden zowel een laag als een hoog groeiscenario onderdeel moeten zijn van de besluitvorming en had de feitelijke ontwikkeling van het verkeer meegewogen moeten worden.

Reactie:

Ten aanzien van de nut en noodzaak van de RijnlandRoute verwijzen verweerders naar paragraaf 1 van de Inleiding van dit verweerschrift. Ter aanvulling daarop merken verweerders nog het volgende op.

Het verkeersonderzoek ten behoeve van het Inpassingsplan is uitgevoerd op basis van het op dat moment meest actuele NRM (2013). Het NRM gaat uit van het door appellante bestreden GE-scenario. Dat is een bewuste keuze die voorkomt dat onderschatting plaatsheeft van de milieueffecten. Het grootste verschil tussen het GE-scenario en het lagere RC-scenario zit in de bevolkingsgroei en de werkgelegenheid. Overigens is in beide scenario's sprake van een afnemende groei ten opzichte van de trendlijn (1970-2002). De groeiscenario's die ten grondslag liggen aan de gehanteerde verkeersmodellen worden voortdurend getoetst aan ontwikkelingen in demografie, mobiliteit en economie en zo nodig aangepast. Daarmee is bij de besluitvorming uitgegaan van gangbare en realistische groeiprognoses voor het wegverkeer.

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

Zie met betrekking tot het NRM bijvoorbeeld:

- AbRvS 3 december 2008, zaaknummer. 200703693/1

(TB Capaciteitsuitbreiding Coentunnel 2008), r.o. 2.8.5;

-AbRvS 6 juli 2011, zaaknummer 201009980/1/M2 (TB A4 Delft-Schiedam), r.o. 2.20.1.

Uit het vorenstaande volgt dat bij de besluitvorming realistische groeiscenario's zijn gehanteerd waarbij feitelijke ontwikkelingen in het verkeer zijn meegenomen. Er bestond geen aanleiding om de prognoses bij te stellen of om zowel een laag als een hoog groeiscenario onderdeel te laten zijn van de besluitvorming.

- 13.4 Appellante voert aan dat de verkeersontsluiting van de wijk Stevenschhof via Leiden-Zuid op de A44 in haar nadeel wijzigt, doordat enkel de westelijke parallelweg richting Den Haag behouden blijft. De bereikbaarheid van Wassenaar, Scheveningen en de west- en noordkant van Den Haag vanuit de Stevenschhof verslechteren daardoor ernstig, aldus appellante.

Reactie:

In de huidige situatie kan verkeer uit de wijk Stevenschhof via 2 routes naar Wassenaar/N44 en vice versa rijden:

- D1) via de oostelijke parallelweg van de A44 (rood gestippelde route op afbeelding 1);
- D2) via de aansluiting Leiden-Zuid (afrit 8) en de A44. De A44 gaat bij Wassenaar over in de N44 (blauw gestippelde route op afbeelding 1).

Welke route wordt gekozen, hangt veelal af van waar men in de wijk woont.

Door aanleg van de RijnlandRoute komt route D1) te vervallen, omdat deze wordt doorsneden door realisatie van knooppunt Ommedijk en de nieuwe verbindingsweg tussen de A4 en A44. Hierdoor komt route D2) eveneens te vervallen. Aansluiting Leiden-Zuid wordt direct aangesloten op de nieuwe verbindingsweg tussen de A4 en A44 en niet meer rechtstreeks op de A44.

In de toekomstige situatie kan verkeer uit de wijk Stevenschhof via 2 routes naar Wassenaar/N44 en vice versa rijden:

- D3) via de Ommedijkseweg en westelijke parallelweg van de A44 (gele route op afbeelding 1);
- D4) via de aansluiting Leiden-West (oranje route op afbeelding 1).

Voor verkeer dat eerst gebruikmaakte van zowel route D1) als D2) is straks route D3) de kortste route. De omrijdbeweging van route D3) ten opzichte van route D1) is een kleine 2 kilometer. De omrijdbeweging van route D3) ten opzichte van route D2) is nihil, maar heeft een iets langere rijstijd, omdat er over ongeveer 2,5 kilometer over het OWN (50 km/h) gereden wordt in plaats van over het HWN (120 km/h)

Een alternatief is route D4). De omrijdbeweging van route D4) ten opzichte van route D1) is 4 kilometer. De omrijdbeweging van route D4) ten opzichte van route D2) is ruim 2 kilometer.

Zie voor de diverse routes bijlage 5 bij dit verweerschrift.

Gelet op het vorenstaande is geen sprake van een onaanvaardbare verslechtering van de bereikbaarheid van Wassenaar, Scheveningen en de west- en noordkant van Den Haag vanuit de Stevenshof. Het aantal extra omrijdkilometers dat gemaakt moet worden is beperkt.

- 13.5 De grenzen van het plan liggen ten opzichte van het ontwerpbesluit volgens appellante zo dicht op de Lotte Beesestraat en het Charlotte Köhlerpad dat acceptabele inpassing van de nieuwe infrastructuur daar niet meer tot de mogelijkheden behoort en de bewoners van de Vera Bondamstraat en het Charlotte Köhlerpad meer hinder ondervinden. Ook is door deze wijziging een adequate noodzakelijke ontsluiting van de wijk Stevenshof via de Hadewychlaan niet gegarandeerd.

Reactie:

Ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit A44 zijn de inpassingen en mitigerende maatregelen in het Tracébesluit A44 verder uitgekristalliseerd. De ligging van het feitelijke tracé is echter niet gewijzigd in de fase tussen ontwerp en vaststelling. De stelling van appellante dat zij meer hinder zal ondervinden door de wijziging ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit A44 kan niet worden gevolgd.

De ontsluiting van de wijk Stevenshof via de Hadewycklaan is zonder meer gegarandeerd. In het ontwerp-Tracébesluit A44 lag deze weg buiten de plangrenzen. In het Tracébesluit A44 is een deel van de Hadewycklaan meegenomen binnen de plangrenzen. De Hadewycklaan valt onder het maatregelvlak "Verkeer". De ontsluitende functie van deze weg staat hierdoor vast.

- 13.6 Appellante stelt dat op het punt van de luchtkwaliteit getoetst is aan de hand van nationale 'abstracte' normering. Volgens appellante hadden de feitelijke toekomstige effecten op de luchtkwaliteit ten opzichte van de referentiesituatie van de zuidrand van de Stevenshof beschreven moeten worden. Appellante stelt onevenredig zwaar te worden getroffen door de effecten van de RijnlandRoute op de luchtkwaliteit. Zij brengt in dit verband naar voren dat geen rekening is gehouden met de heersende windrichting en accelererend verkeer op de oprit van de RijnlandRoute naar de A44.

Reactie:

Het Inpassingsplan en het Tracébesluit A44 voorzien in de aanleg van de RijnlandRoute. Aangezien de RijnlandRoute nog niet gerealiseerd is, is het onmogelijk om de toekomstige feitelijke effecten daarvan op het punt van luchtkwaliteit en geluid ten opzichte van de referentiesituatie te beschrijven. Daarom zijn de effecten van de RijnlandRoute op het punt van luchtkwaliteit berekend.

De berekeningen zijn uitgevoerd conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Hierin is aangegeven dat gebruik dient te worden gemaakt van een model dat rekent conform Standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor het hoofdwegennet en Standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor het onderliggend wegennet. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van Geomilieu, versie 2.51 (Stacks). Dit model is goedgekeurd voor berekeningen conform SRM 1 en SRM2.

Zie Achtergrondnotitie luchtkwaliteit (bijlage 6 bij Toelichting op het Inpassingsplan, blz. 8 e.v.

Het model Geomilieu, versie 2.51 (Stacks) houdt rekening met de effecten van de heersende windrichting en accelererend verkeer op de oprit van de RijnlandRoute naar de A44. De stelling van appellante dat zij onevenredig zwaar wordt getroffen door de effecten van de RijnlandRoute op de luchtkwaliteit als gevolg van de heersende windrichting en het accelererend verkeer op de oprit van de RijnlandRoute naar de A44 kan niet worden gevolgd.

- 13.7 Appellante wijst erop dat haar woning voorzien is van een luchtverwarmingssysteem dat alle vertrekken van verse lucht van buiten voorziet. Uitgerekend deze woning ligt volgens appellante dicht bij de aansluiting met de A44. Appellante vreest dat haar de gezondheid in toenemende mate wordt geschaad. Verzocht wordt om een nulmeting door het bevoegde bestuursorgaan.

Reactie:

Ten aanzien van de gevolgen van het Inpassingsplan voor de luchtkwaliteit wordt vooropgesteld dat de RijnlandRoute is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Op basis daarvan wordt geborgd dat van overschrijding van grenswaarden op het punt van luchtkwaliteit geen sprake is. Ingevolge artikel 5.16, derde lid, Wm vindt daarom geen afzonderlijke toets plaats aan de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden. Het NSL zorgt ervoor dat overal in Nederland aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan, ook ter plaatse van de woning van appellanten.

Zie 6^e NSL Melding 2014, projectnummers 2002, 2003, 2004, 2004a en 2004b.

Na het doen van de NSL melding, is evenwel besloten om de boortunnel te verlengen. Om die reden is specifiek bij de tunnelmonden aanvullend onderzoek uitgevoerd.

Zie de Achtergrondnotitie luchtkwaliteit d.d. 9 september 2014 (bijlage 6 bij de Toelichting op het Inpassingsplan).

Daaruit volgt dat er in de plansituatie (2020) nergens op de wettelijke beoordelingspunten een overschrijding van de grenswaarden van de relevante luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en ultrafijnstof (PM_{2,5}) optreedt. Ter hoogte van de tunnelmonden is wel sprake van een concentratie NO₂ die boven de grenswaarde van 40 µg/m³ ligt, maar hier is geen sprake van een wettelijk toetspunt. Er is namelijk geen sprake van functies waar mensen langdurig verblijven. De mogelijke korte blootstelling is niet significant in relatie tot de middelingstijd van 1 jaar die geldt voor de jaargemiddelde concentratie NO₂. Uit het blootstellingscriterium van artikel 22, lid 1, onder a, j^o artikel 65 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 volgt dat er daarom geen toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt.

Voor de woningen aan het Charlotte Köhlerpad geldt overigens dat deze buiten de NO₂ concentratie contour van 22 µg NO₂/m³ vallen en daarmee ruim onder de wettelijke grenswaarde (per 1 januari 2015) van 40 µg/m³. Voor PM₁₀ (jaargemiddelde) geldt dat de concentratie lager is dan 24 µg/m³ en daarmee ook ruim onder de wettelijke grenswaarde van 40 µg/m³ ligt. Ook het 24 uursgemiddelde wordt niet overschreden want dat is pas het geval bij een jaargemiddelde concentratie groter dan 31,2 µg/m³

Zie de Achtergrondnotitie luchtkwaliteit d.d. 9 september 2014 (bijlage 6 bij de Toelichting op het Inpassingsplan).

Ingevolge vaste jurisprudentie geldt dat indien wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit, daarmee ook het belang van de volksgezondheid is geborgd.

Zie: AbRvS 10 juli 2013, 201209433/1 en AbRvS 13 maart 2013, 201208110/1/R3, r.o. 28.3.

De vrees van appellante dat haar gezondheid wordt geschaad doordat haar woning voorzien is van een luchtverwarmingssysteem dat alle vertrekken van verse lucht van buiten voorziet, is ongegrond. Voor het verrichten van een nulmeting door het bevoegde bestuursorgaan bestaat geen aanleiding.

- 13.8 Appellante stelt dat bij de geluidsonderzoeken in het Tracébesluit A44 te hoogte van het knooppunt Maaldrift de normen uit de Wet geluidhinder toegepast hadden moeten worden voor 'nieuw aan te leggen weg'. Volgens appellante is hier immers geen sprake van een reconstructie van een bestaande weg.

Reactie:

De provinciale verbindingsweg tussen de A4 en de A44 is beoordeeld als nieuw aan te leggen weg onder het regime van de Wet geluidhinder in het akoestisch onderzoek bij het Inpassingsplan.

Zie Akoestisch onderzoek Inpassingsplan, hoofdrapport d.d. 20 november 2014, figuur 5.1 (bijlage 3 bij de Toelichting op het Inpassingsplan).

Ter hoogte van Maaldrift komt een nieuw knooppunt Ommedijk. Dit knooppunt sluit de A44 aan op de nieuwe provinciale verbindingsweg naar de A4. De aanleg van het nieuwe knooppunt Ommedijk vormt een wijziging van de bestaande A44. Daarom is in het Tracébesluit A44 onderzocht wat de effecten van deze wijziging zijn op de geluidsbelastingen (Lden:gpp) bij de woningen geldend bij de huidige geluidproductieplafonds. Het onderzoek naar de effecten van de wijziging is verricht overeenkomstig de systematiek zoals neergelegd in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. De in de Wet geluidhinder opgenomen toetsingswaarden zijn hier niet van toepassing.

- 13.9 De RijnlandRoute is volgens appellante niet aangeduid als geprojecteerde (rijks)weg in het kader van artikel 11.17 Wm, waardoor geen sprake is van een 'samenstel van wegen of geprojecteerde wegen' als bedoeld in artikel 11.19, derde lid, Wm. Volgens appellante is het vaststellen van nieuwe referentiepunten voor geluidproductieplafonds langs het geprojecteerde tracé voor de RijnlandRoute (nrs. 61259 t/m 61267) daarmee niet mogelijk op grond van de Wm. Daarom is het volgens appellante onjuist om de bestaande geluidsbelasting van de A44 als voorkeursgrenswaarde te hanteren voor woningen die geluidhinder ondervinden van de nieuwe verbinding A4-A44. De geluidsoverlast van de assen van de bestaande A44 en de nieuwe verbinding A4-A44 dient zoveel mogelijk te worden beperkt voor de woningen in de Stevenshof. Appellante verzoekt het bestuursorgaan de berekeningen opnieuw te doen met de juiste wettelijke normen.

Reactie:

Het deel van de verbindingsweg tussen de A4 en de A44 dat direct aansluit op de A44 maakt deel uit van de A44 en vormt daarmee een weg die in beheer is van het Rijk. Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11.19, eerste lid, van de Wet milieubeheer zijn voor dit deel van de weg nieuwe referentiepunten voor geluidproductieplafonds vastgesteld (nrs. 61259 t/m 61267).

De stelling van appellante dat de bestaande geluidsbelasting van de A44 is gehanteerd als voorkeursgrenswaarde voor woningen die geluidhinder ondervinden van de nieuwe verbinding A4-A44 is onjuist. Zoals hiervoor onder 13.8 is opgemerkt, is de provinciale verbindingsweg tussen de A4 en de A44 beoordeeld als nieuw aan te leggen weg onder

het regime van de Wet geluidhinder in het akoestisch onderzoek bij het Inpassingsplan.

- 13.10 Uit het vastgestelde Tracébesluit A44 blijkt volgens appellante dat transparante geluidsschermen geprojecteerd zijn in plaats een aarden wal, zoals opgenomen in het ontwerp-Tracébesluit A44. Onduidelijk is op basis waarvan gekozen is voor transparante geluidsschermen.

Reactie:

Vooropgesteld wordt dat in het ontwerp-Tracébesluit A44 nooit sprake is geweest van geluidswerende voorzieningen in de vorm van een aarden wal. Wel voorzag het ontwerp-Tracébesluit A44 in een absorberend scherm van circa 300 meter lengte en een hoogte van 1,5 meter. Het scherm was geprojecteerd langs de verbindingsboog N343-A44 richting Amsterdam. Aan de kant van het Stevenshof zou het scherm voorzien kunnen worden van een groen talud.

In vergelijking met het ontwerp-Tracébesluit A44 is de tunnelwand in het Tracébesluit A44 iets verhoogd ten opzichte van het maaiveld. Deze verhoging wordt visueel weggewerkt door middel van een groen talud. Met deze verhoging is het hiervoor genoemde absorberende scherm van 1,5 meter hoog niet meer nodig. De openheid van de Papenwegse polder blijft hierdoor behouden.

Zie Inpassingsvisie en Landschapsplan RijnlandRoute (bijlage 9 bij het Tracébesluit A44), blz. 113.

Deze aanpassing alleen volstond niet voor een goede akoestische werking. Daarom is langs de doorgaande A44 een laag absorberend scherm van 1 meter hoog geplaatst en een scherm van 4 meter hoog met een lengte van 170 meter langs de verbindingsboog N343-A44. Dit laatste scherm is in het Tracébesluit A44 precies zo geprojecteerd dat de zichtlijnen van de Stevenshof naar de Papenwegse polder in stand blijven.

Zie Inpassingsvisie en Landschapsplan RijnlandRoute (bijlage 9 bij het Tracébesluit A44), blz. 112 en 113.

In het document Inpassingsvisie en landschapsplan RijnlandRoute is nadrukkelijk gemotiveerd dat als geluidsschermen hoger zijn dan 3 meter transparantie gewenst is boven deze 3 meter. Hierdoor wordt voorkomen dat een massieve visuele scheiding ontstaat. Om deze reden wordt de bovenste meter van het scherm langs de verbindingsboog N343-A44 transparant uitgevoerd. De onderste 3 meter worden aan de weg- en bewonerszijde ingepast met gebiedseigen beplanting.

Inpassingsvisie en landschapsplan RijnlandRoute (bijlage 9 bij het Tracébesluit A44), blz. 59.

- 13.11 Appellante stelt dat het groene gebied grenzend aan de Stevenshof in de toelichting bij de Visie Ruimte en Mobiliteit is aangewezen als een gebied met beschermingscategorie 1 (cultuurhistorisch kroonjuweel) en met beschermingscategorie 2 (gebieden met een specifieke waarde). Ruimtelijke ontwikkelingen in deze gebieden zijn volgens appellante alleen mogelijk voor zover ze bijdragen aan de kwaliteit van het gebied. De aanleg van de verbindingsweg tussen de A4 en de A44 door het gebied grenzend aan de Stevenshof is hiermee in strijd, aldus appellante.

Reactie:

Vooropgesteld wordt dat de Visie Ruimte en Mobiliteit uitdrukkelijk voorziet in de aanleg van de RijnlandRoute. Op de bij deze structuurvisie behorende kaart "Laag van de stedelijke occupatie" is het tracé ingetekend door het groene gebied dat grenst aan de Stevenshof.

Een uitsnede van deze kaart is opgenomen als **bijlage 10** bij dit verweerschrift.

In dit gebied wordt de verbinding tussen de A4 en de A44 deels in een boortunnel en deels verdiept gerealiseerd. De kwaliteiten van het polderlandschap in dit gebied (openheid, agrarisch karakter en natuurwaarden) worden hierdoor zoveel mogelijk gerespecteerd.

Zie Inpassingsvisie en Landschapsplan RijnlandRoute (bijlage 9 bij het Tracébesluit A44), blz. 113-118.

Daarbij is nog van belang dat de agrarische bestemming van de omringende polder niet wordt gewijzigd door de komst van de RijnlandRoute. Van strijd met het gestelde in de Toelichting bij de Visie Ruimte en Mobiliteit is geen sprake.

14 M. Hoogeveen-Gieling

*Appellante is woonachtig aan de Plantijnstraat 40 (2321 JD) te Leiden. De woning ligt op circa 100 meter ten noordoosten van de te verbreden Europaweg en de Lammebrug over het Rijn-Schiekanaal. De situatie van appellante is aangegeven op **bijlage 23** bij dit verweerschrift.*

Het beroep van appellante richt zich tegen het Besluit hogere grenswaarden en het Inpassingsplan.

De zienswijze van appellante over het ontwerpbesluit hogere grenswaarden is behandeld in de Nota van Antwoord in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.3.130 (aanvullend voor appellante).

Ontvankelijkheid

Appellante heeft per e-mail d.d. 6 mei 2014 gericht aan H.G.M. Maagdenberg van de provincie Zuid-Holland een zienswijze ingediend **bijlage 24**. Provinciale Staten hebben blijkens de bekendmaking van het ontwerp-Inpassingsplan de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen beperkt tot via het e-formulier als aangegeven op de website van het project, via de post of op mondelinge wijze. Provinciale Staten hebben nadrukkelijk niet de 'gewone' elektronische weg opengesteld voor het indienen van zienswijzen. Blijkens artikel 2:15, eerste lid van de Awb mogen nadere eisen worden gesteld aan het openstellen van de elektronische weg.

Naar aanleiding van de zienswijze van appellante per e-mail hebben Provinciale Staten appellante op 7 mei 2014 in de gelegenheid gesteld om de zienswijze ofwel via een e-formulier ofwel per brief in te dienen. Appellante heeft vervolgens een leeg e-formulier ingediend. Nu Provinciale Staten appellante binnen de inspraaktermijn een herstelmogelijkheid hebben geboden en appellante nagelaten heeft hiervan op juiste wijze gebruik te maken, is het beroep van appellante niet-ontvankelijk.

AbRvS 23 januari 2013, nr. 201205963/2/R3, AbRvS 29 augustus 2012, nr. 201112596/1/A1 en AbRvS 26 september 2012, nr. 201108509/1/R4.

Verweerders refereren zich op dit punt aan het oordeel van uw Afdeling.

Beroepsgronden

- 14.1 Appellante heeft er grote moeite mee dat als gevolg van de RijnlandRoute de Europaweg en de Lammebrug verdubbeld gaan worden, omdat het verkeer met honderd procent zal toenemen. Appellante stelt dat het Lammeschansplein en de Trekvlietbrug aangepakt zullen worden om dit verkeer te kunnen verwerken. Ook zal de Lammebrug met vier meter worden verhoogd en komt er een uitrit van de

zandoverslag op de Kanaalweg tegenover de woning van appellante. Als gevolg hiervan zullen geluid, fijnstof en verkeersbewegingen toenemen. Appellante stelt dat de cijfers hieromtrent in het afgelopen jaar diverse keren zijn gewijzigd en toegenomen en vraagt zich daarom af of de cijfers te vertrouwen zijn. Appellante stelt dat ambtenaren nauwelijks op vragen hebben gereageerd en dat is toegezegd verslagen te maken, maar dat is niet gebeurd. Zij meent dat alle nadelige gevolgen voor haar, haar gezondheid en de waarde van haar woning de verantwoording van verweerder is. Door de verhoging van de brug zal het voor appellante onmogelijk zijn om het tegenovergelegen park of de polder te bezoeken.

Reactie:

Appellante is woonachtig op de vierde verdieping van de Plantijnflat, gelegen op circa 30 meter van de Kanaalweg.

De verkeersintensiteit op de Europaweg zal door de aanleg van de RijnlandRoute toenemen (met circa 40%). Door de verbreding naar 2x2 rijstroken zal echter ook de capaciteit van de weg toenemen. De I/C-verhouding op de Europaweg is in de huidige situatie 1,0/0,85. Dit wordt in de toekomstige situatie 0,75/0,69. De I/C-verhouding op de Europaweg zal dus verbeteren in de toekomstige situatie. Verder is onderzoek gedaan naar de gevolgen van de toename van de verkeersbewegingen op de Europaweg, Voorschoterweg, Lammenschansplein – Lammenschansweg en de Kanaalweg.

Ten aanzien van de gevolgen van het Inpassingsplan voor de luchtkwaliteit wordt vooropgesteld dat de RijnlandRoute is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Op basis daarvan wordt geborgd dat van overschrijding van grenswaarden op het punt van luchtkwaliteit geen sprake is. Ingevolge artikel 5.16, derde lid, Wm vindt daarom geen afzonderlijke toets plaats aan de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden. Het NSL zorgt ervoor dat overal in Nederland aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan, ook ter plaatse van de woning van appellanten. Overigens blijkt uit de het onderzoek naar luchtkwaliteit (bijlage 31 dan de NO²-concentratie < 30 ug/m³ en de PM₁₀ < 20ug/m³ en daarmee ruim onder de grenswaarden van 40 ug/m³. Ook het 24uursgemiddelde wordt niet overschreden want dat is pas het geval bij een jaargemiddelde concentratie groter dan 31,2 ug/m³.

Zie 6^e NSL Melding 2014, projectnummers 2002, 2003, 2004, 2004a en 2004b.

Ingevolge vaste jurisprudentie geldt dat indien wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit, daarmee ook het belang van de volksgezondheid is geborgd.

Zie: AbRvS 10 juli 2013, 201209433/1 en AbRvS 13 maart 2013, 201208110/1/R3, r.o. 28.3.

Verweerders hebben voor de geluidssituatie bij de woning van appellanten overeenkomstig de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de realisatie van de RijnlandRoute, meer in het bijzonder de verbreding van de Europaweg en de aanpassingen aan het Lammenschansplein – Lammenschansweg en de Kanaalweg. Onderzocht is of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh. In het Akoestisch onderzoek bij het Inpassingsplan zijn de effecten vanwege de Europaweg, Voorschoterweg, Lammenschansplein – Lammenschansweg en de Kanaalweg zijn in het Akoestisch onderzoek voor de huidige en toekomstige situatie bepaald.

De geluidsbelastingen vanwege de Europaweg, Voorschoterweg, Lammenschansplein – Lammenschansweg nemen in de toekomstige situatie niet meer toe dan 1 dB. Er is bij deze wegen dus ondanks dat er fysieke wijzigingen aan de wegen zullen plaatsvinden, geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh.

Zie Akoestisch onderzoek Inpassingsplan, hoofdrapport, blz. 13, 60-67 (bijlage 3 bij de Toelichting op het Inpassingsplan).

Vanwege de fysieke wijzigingen aan de Kanaalweg – de aansluiting op het kruispunt met de Lammenschansweg – Lammenschansplein wordt gewijzigd - is daar wel sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh. De woning van appellante is ten oosten van de Kanaalweg gelegen. In de huidige situatie is de geluidsbelasting vanwege de Kanaalweg op de woning van appellante 48 dB en in de toekomstige situatie zal die zonder geluidsreducerende maatregelen maximaal 51 dB bedragen. In het Akoestisch onderzoek zijn geluidsreducerende maatregelen beschouwd. Daaruit volgt dat de toepassing van geluidreducerend asfalt (wegdektype dB) doelmatig is. Verdere geluidsreducerende maatregelen in de vorm van geluidschermen langs de Kanaalweg zijn vanwege stedenbouwkundige en landschappelijke redenen niet doelmatig. Voor de woning van appellante is de geluidsbelasting na de genoemde geluidsreducerende maatregel 50 dB. Hiervoor is een hogere grenswaarde verleend.

Ingevolge artikel 110a, zesde lid, jo. artikel 110f Wgh is ook onderzoek gedaan naar de gecumuleerde geluidsbelasting. De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt in de huidige situatie 67 dB. In de plansituatie bedraagt de gecumuleerde geluidsbelasting 68 dB. De gecumuleerde geluidsbelasting is lager dan de maximaal toegestane ontheffingswaarde van 68 dB. In de ontheffingswaarde is rekening gehouden met de wettelijk toegestane aftrek terwijl in de cumulatie de aftrek niet wordt verrekend. De maximale toename van de gecumuleerde geluidsbelasting in de toekomstige situatie ten opzichte van de huidige situatie bedraagt 1 dB. Dit is geen onaanvaardbare toename.

Zie Akoestisch onderzoek Inpassingsplan, hoofdrapport, blz. 13, 15, 68-74, 98-99, 299 (bijlage 3 bij de Toelichting op het Inpassingsplan) en het Besluit Hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï Inpassingsplan RijnlandRoute d.d. 10 december 2014.

Appellante heeft recht op maatregelen aan de woning indien blijkt dat niet kan worden voldaan aan de vereiste binnenwaarde. Deze gevelisolatie wordt gedimensioneerd op de gecumuleerde geluidsbelasting.

Voor zover appellante stelt dat de cijfers steeds zouden zijn gewijzigd, is van belang dat in het Inpassingsplan is uitgegaan van de definitieve waarden. Ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan zijn deze nagenoeg niet gewijzigd.

De Lammebrug wordt verhoogd. Het hellingspercentage neemt iets toe, maar het wordt uiteraard voor fietsers en voetgangers niet onmogelijk om over de brug te gaan. De polder wordt dus in tegenstelling tot appellante stelt niet onbereikbaar.

- 14.2 Volgens appellante heeft de RijnlandRoute geen nut en de problemen zouden worden verschoven. Volgens appellante zijn er betere alternatieven aangedragen, die niet serieus zijn bekeken of berekend.

Reactie:

Ten aanzien van de nut en noodzaak van de RijnlandRoute verwijzen verweerders naar paragraaf 1 van de Inleiding van dit verweerschrift. Voor zover appellante stelt dat er betere alternatieven zijn die niet serieus zijn bekeken of berekend, verwijzen verweerders naar paragraaf 2 van de Inleiding.

15 Katwijkse Ondernemersvereniging en Marina Rijnsburg BV

De Katwijkse Ondernemersvereniging is gevestigd aan de Kerkstraat 11, 2231 CX, te Rijnsburg. Zij stelt zich blijkens haar statuten tot doel om de materiële en immateriële belangen van ondernemers, ondernemingen en beroepsbeoefenaren in de gemeente Katwijk te behartigen. Marina Rijnsburg is een jachthaven die is gevestigd aan het Kanaalpad Noord-West 4, 2231 NX, te Rijnsburg.

Appellanten hebben beroepen ingesteld tegen het Inpassingsplan en het Tracébesluit A44. De beroepsgronden tegen beide besluiten zijn gelijkloidend en hebben betrekking op het uitvoeren van de Torenvlietbrug en de brug in de A44 als vaste brug.

De zienswijze van Marina Rijnsburg BV over het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.7 (aanvullend voor appellant).

De zienswijze van Marina Rijnsburg BV over het ontwerp-Tracébesluit A4 is behandeld in de Nota van Antwoord Tracébesluiten in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.34 (aanvullend voor appellant).

De zienswijze van de Katwijkse Ondernemersvereniging over het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.41 (aanvullend voor appellant).

De zienswijze van de Katwijkse Ondernemersvereniging over het ontwerp-Tracébesluit A4 is behandeld in de Nota van Antwoord Tracébesluiten in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder Z-25 (aanvullend voor appellant).

Beroepsgronden

- 15.1 Appellanten stellen dat voor zover het Inpassingsplan voorziet in het vast uitvoeren van de Torenvlietbrug en de brug over de A44, deze beslissing onjuist is en onvoldoende gemotiveerd. Bovendien missen appellanten een afweging van belangen die recht doet aan de gerechtvaardigde belangen van appellanten, die ook zijn aangewezen op bereikbaarheid via het water.

Reactie:

In het kader van de besluitvorming over de wijze van uitvoering van de brug in de A44 en de Torenvlietbrug heeft uitgebreid onderzoek plaatsgevonden.

“Rapportage Decisio, Vast of beweegbaar?”: Economische Analyse vast of beweegbaar realiseren Torenvlietbrug en A44-brug Oude Rijn (bijlage 27 bij de Toelichting op het Inpassingsplan).

In deze rapportage is een kosten-baten afweging opgenomen van het vast in plaats van beweegbaar realiseren van de bruggen in de RijnlandRoute over de Oude Rijn. Daarbij zijn niet alleen de kosten van de brug beschouwd maar ook de (financiële) effecten voor het wegverkeer, de waterrecreatie en gerelateerde bedrijven, de effecten voor de bedrijvigheid, woningbouwplannen en woonboten. Hoewel verweerders oog hebben voor de nadelige gevolgen die het vast uitvoeren van de bruggen kan hebben voor bedrijfsleven en recreatievaart, is in de totale kosten-baten afweging besloten dat de bruggen in vaste vorm worden uitgevoerd.

- 15.2 Appellanten stellen dat het vast uitvoeren van één of beide bruggen ertoe zal leiden dat Katwijk niet langer bereikbaar is voor grotere schepen of schepen met hoge lading. Sommige bedrijven hebben deze mogelijkheid nodig voor een goede bedrijfsvoering en zullen schade ondervinden van het maken van vaste bruggen. Daarnaast zal ook de recreatieve/toeristische sector in Katwijk de gevolgen merken. Appellanten hebben de provincie hiertoe een schadebegroting doen toekomen.

Reactie:

In de rapportage van Decisio is in de eerste plaats een beschrijving opgenomen van het traject van de Oude Rijn vanaf de aftakking Korte Vliet/Oude Rijn bij Leiden (zuidzijde) en Katwijk (noordzijde). Daar eindigt de Oude Rijn. Deze staat niet in verbinding met zee.

In de huidige situatie geldt het traject als verbinding voor de beroepsvaart en grotere recreatievaart. Het brugbedieningsregime voor de brug in de A44 is zodanig dat 24 uur van tevoren moet worden gemeld dat de brug moet worden geopend. In de praktijk leidt dit ertoe dat een groot aantal schepen ballasten als gevolg waarvan het schip dieper in het water komt te liggen en onder de brug kan doorvaren. In de belangenafweging is rekening gehouden met de brugopeningen per jaar en vastgesteld is dat dit aantal dermate laag is (Torenvlietbrug gemiddeld 30 keer per jaar en brug A44 gemiddeld 17 keer per jaar) dat daarin geen rechtvaardiging kan worden gevonden voor het beweegbaar houden van de brug. Verweerders zijn bovendien in gesprek gegaan met een aantal bedrijven, waaronder ESA ESTEC, waarbij is aangegeven dat belanghebbenden voornemens zijn naar andere oplossingen te zoeken om transport toch mogelijk te maken. Ook dit is door verweerders in de afweging rondom het al dan niet beweegbaar houden van de bruggen betrokken.

Wat betreft de recreatievaart is vastgesteld dat het overgrote deel van de ligplaatsen (77%) wordt ingenomen door motorboten. Daarvoor is geen beweegbare brug nodig.

De rest betreft zeilschepen en een klein deel roeiboten. Vastgesteld is dat voor het gebruik van de winterstalling in Katwijk door zeilschepen met staande mast brugopeningen nodig zijn. Daarbij gaat het jaarlijks om circa 15 tot 20 boten met staande mast in Katwijk/Rijnsburg. Gelet hierop is geoordeeld dat het als vaste brug uitvoeren van de bruggen opweegt tegen de geringe negatieve effecten die dit heeft voor de recreatievaart.

- 15.3 Appellanten stellen dat de economische analyse zoals die is uitgevoerd door het bureau Decisio, en waarop de provincie haar besluit heeft gebaseerd, tekort schiet voor zover wordt overwogen dat het vast uitvoeren van een brug onmiskenbaar goedkoper is dan een beweegbare brug. Appellanten zijn van mening dat dit een te eenvoudige afweging is. De gevolgen voor het bedrijfsleven die zijn gebaat bij de bestaande situatie (beweegbare bruggen) zijn niet, dan wel onvoldoende meegenomen in het rapport en daarmee ook niet/voldoende in de afweging van de provincie. Het sec beoordelen en salderen van de kosten van een brug is een te beperkte taakopvatting van het openbaar bestuur in deze ('het gaat er niet om wat het kost, maar wat het waard is').

Reactie:

In opdracht van verweerders is door Decisio in kaart gebracht welke effecten het realiseren van een vaste brug heeft voor het wegverkeer, waterrecreatie, de jachthavens, de passagiersvaart en de bedrijvigheid. Daarnaast zijn ook de effecten voor de woningbouwplannen en de huidige woonboten beschouwd. In dat rapport is geconcludeerd dat sprake is van een aanzienlijke kostenbesparing door een uitvoering als vaste brug terwijl de effecten voor het huidige gebruik van de Rijn beperkt zijn. Om die reden is geoordeeld dat de baten van het beweegbaar houden van de brug niet opweegt tegen de kosten die daarmee samenhangen.

- 15.4 Appellanten stellen dat dankzij, het mede door appellanten opgestelde, tegenrapport van Hollandia, de provincie het kostenverschil tussen vaste en beweegbare bruggen inmiddels heeft vastgesteld op 17 in plaats van 47 miljoen euro. Appellanten vinden dit bedrag nog steeds te hoog. Bovenal zijn appellanten van mening dat als een belangrijke conclusie van de onderbouwing van de beslissing om de bruggen vast uit te voeren dermate fors moet worden bijgesteld, het onzorgvuldig is om het gevolg hiervan zonder verder onderzoek in tact te laten.

Reactie:

Door appellanten is een tegenrapport opgesteld door Hollandia overgelegd. Dit rapport is betrokken in de definitieve besluitvorming over het Inpassingsplan. Provinciale Staten hebben in de commissievergadering van 19 november 2014 vragen gesteld over deze rapportage van Hollandia welke middels een brief van 2 december 2014

door Gedeputeerde Staten zijn beantwoord (bijlage 25). In deze brief is gemotiveerd uiteengezet dat de berekeningen van het door appellanten ingeschakelde Hollandia onvolledig zijn en een vertekend beeld geven van de totaalkosten. Ter illustratie: Hollandia gaat uit van een andere levensduur van de bruggen, hanteert alleen de kosten voor de aannemer en houdt geen rekening met apparaatskosten voor de provincie en specificeert de verschillende kostenposten onvoldoende zodat niet is na te gaan of wel rekening is gehouden met exact dezelfde kostenposten als waarmee door de provincie is gerekend. Daarmee zijn de bezwaren gemotiveerd weerlegd en is van onzorgvuldige besluitvorming geen sprake.

- 15.5 Appellanten stellen dat in het rapport van Decisio het aantal openstellingen van de bruggen wordt gebagatelliseerd en daarmee wordt gesteld dat de nut en noodzaak van het beweegbaar houden in economisch opzicht beperkt is. Uit een kort onderzoek onder de leden van appellanten volgt volgens appellanten dat in 2015 alleen al 10 openstellingen zijn te verwachten, met een vrachtlading ter waarde van 7,3 miljoen euro. Het is onzorgvuldig dat de provincie zonder nader onderzoek, dat relatief eenvoudig is, de conclusie van Decisio tot de hare maakt.

Reactie:

In het rapport van Decisio is per belanghebbende partij het effect van het vastmaken van de bruggen beschreven. Dit effect is beperkt vanwege het feit dat maar een beperkt aantal bedrijven op laagfrequente schaal afhankelijk is van grote transporten over het water waarvoor de brug geopend dient te worden. Voor Oostingh staalbouw en ESA ESTEC is aangegeven dat de negatieve effecten niet op betrouwbare wijze te kwantificeren is vanwege de onzekerheid of, en zo ja, wanneer zij weer grote transporten over het water zullen hebben en wat het economisch belang is dat de bruggen dan open kunnen. Verweerders zijn in gesprek gegaan met deze belanghebbende partijen, o.a. ESA ESTEC, waarbij is aangegeven dat belanghebbenden voornemens zijn naar andere oplossingen te zoeken om transport toch mogelijk te maken. Dit alles heeft ertoe geleid dat verweerders hebben geoordeeld dat de kosten van het beweegbaar houden van de bruggen niet opweegt tegen de lasten die dit met zich brengt.

- 15.6 Appellanten zijn van mening dat het niet alleen gaat om tastbare, harde opdrachten waarbij openstelling van bruggen noodzakelijk is. Door het vast uitvoeren van de bruggen wordt een gedeelte van het bedrijfseconomisch perspectief ontnomen. Bedrijven kunnen niet meer meedingen naar orders van een bepaalde grootte en zullen hun bedrijfsvoering hierop aan moeten passen. Bedrijven die zich richten op de recreatieve/toeristische sector zien toekomstige mogelijkheden beknot.

Reactie:

Vooropgesteld dient te worden dat het vastmaken van de bruggen in de A44 en de Torenvlietsbrug het vervoer over water, zowel recreatief als bedrijfsmatig niet onmogelijk maakt. Alleen enkele bedrijven zullen in beperkte mate hun bedrijfsvoering hierop moeten aanpassen. Zoals onder 15.5 uiteen is gezet, zien deze bedrijven zelf daar wel degelijk oplossingen voor.

- 15.7 Appellanten stellen dat de provincie zich in deze bestuursperiode heeft ingezet, en beleid heeft gemaakt, voor transport over water, subsidie voor de herstructurering van het bedrijventerrein 't Heen en om een zeejachthaven in Katwijk te ontwikkelen. Door het vast uitvoeren van beide bruggen is deze inzet en dit beleid waardeloos geworden. Het besluit doorkruist daarmee het beleid van de provincie op meerdere terreinen.

Reactie:

In het onderzoek dat is uitgevoerd door Decisio zijn de belangen van bestaande bedrijven in kaart gebracht, alsmede plannen en activiteiten ten behoeve van een zeejachthaven in Katwijk en cultuurhistorische ambities en plannen voor de Limes en de gehele Oude Rijn. Hiermee zijn relaties met de provinciale ambities op het gebied van economie, (water)recreatie en Erfgoedlijnen goed in beeld gebracht. Deze hebben dus wel degelijk een belangrijke rol gespeeld in de besluitvorming.

16 F.J. Kooper

Appellant is woonachtig aan de Annelien Kapeynestraat 15 te Leiden en de wijk Stevenshof. De woning van appellant is in de toekomstige situatie gelegen op 238 meter van de westelijke tunnelmond.

Appellant heeft beroep ingesteld tegen het Inpassingsplan. De situatie van appellanten is aangegeven op bijlage 26 bij dit verweerschrift.

De zienswijze van appellant over het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.37 (aanvullend voor appellant).

Beroepsgronden

- 16.1 Appellant stelt dat Provinciale Staten in redelijkheid niet hadden kunnen besluiten dat de weidevogelcompensatie gerealiseerd zal worden met inzet van agrarisch natuurbeheer. Daarom is het Inpassingsplan in strijd met de provinciale Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland (2013) (hierna: Beleidsregel), de Verordening Ruimte 2014 en in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Het besluit ontbeert bovendien enige motivering en vertrouwen in, en rechtszekerheid over, de toekomstige realisatie van de compensatie voor het areaalverlies en de verstoring van de Papenwegse Polder voor de aanwezige weidevogels. Appellant stelt hiertoe dat de Beleidsregel fysieke compensatie vereist voor ingrepen buiten de in de EHS gelegen weidevogelgebieden. Afwijking middels financiële in plaats van fysieke compensatie, is slechts van toepassing op de ingrepen op binnen specifieke onderdelen van de EHS gelegen gebieden/wateren, en dus niet in het geval van het Inpassingsplan. De achtergrond van deze regel is volgens appellant dat alleen door fysieke compensatie, in dit geval door het in Mitigatie- en Compensatieplan verkende spoor van reservaatvorming, de volgens de Verordening Ruimte vereiste ruimtelijke kwaliteit wordt gewaarborgd (gegarandeerd) en de instandhouding ervan in acht wordt genomen.

Reactie:

Door de aanleg van de RijnlandRoute in de Papenwegse polder gaat weidevogelareaal verloren. Door de provincie is deze polder aangemerkt als belangrijk weidevogelgebied. Omdat de ingreep leidt tot verlies van in de Verordening Ruimte als belangrijk aangemerkte weidevogelleefgebied moet niet alleen het areaal verlies, maar ook de verstoring worden gemitigeerd en gecompenseerd. De verdiepte ligging, de geluidwerende voorzieningen en aangepaste verlichting hebben een mitigerend effect vanwege de beperking van de verstoring. Voor de resteffecten is berekend dat er door de aanleg circa 3 hectare verdwijnt en dat vanwege verstoring, berekend op basis van

extra geluidverstoring (plansituatie ten opzichte van de huidige situatie) sprake is van een opgave van circa 16 hectare compensatie. Ten slotte is er door verlies en herinrichting van geschikt areaal in de Stevenshofjespolder circa 3 hectare compensatie benodigd. De totale opgave bedraagt derhalve circa 22 hectare. Voor alle opgaven worden compensatiemogelijkheden zoveel mogelijk uitgewerkt in de directe omgeving buiten de door de ingreep verstoorte zone.

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

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

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

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

Zie het Mitigatie- en compensatieplan Inpassingsplan RijnlandRoute (bijlage 9 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 31.

Om de uitvoerbaarheid van de compensatieopgave te vergroten zijn twee sporen verkend.

Spoor 1 bestaat uit het realiseren van de compensatieopgave door middel van particulier natuurbeheer c.q. agrarisch natuurbeheer op gronden die nu nog bij agrariërs in eigendom zijn. De inzet van agrarisch natuurbeheer is voor de vaststelling van het Inpassingsplan onderzocht. Daartoe is met vertegenwoordiging van agrarische natuurverenigingen een overzicht gemaakt van 'kansrijke polders'. 'Kansrijk' betekent in dezen dat de polder voldoet aan de uitgangspunten voor compensatie en dat de agrarische natuurverenigingen hebben laten weten dat er vermoedelijk animo zal zijn voor invulling van de compensatieopgave. De polders die door het bevoegd gezag als kansrijk zijn aangemerkt zijn: Papenwegse Polder (gedeeltelijk), Westeindsepolder, Grote Drooggemaakte polder, Zwet- en Groote Blankaardpolder, Polder Groenendijk, Oostbroekpolder, Duivenvoordse Veenzijdse polder, Polder Elsbroek en Polder Hoogeweg/Elsgeest. Deze polders zijn (vrijwel) allemaal in de nabijheid van het tracé van de RijnlandRoute.

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

geregistreerd. Voor het realiseren van beheer is een verkennend gesprek gevoerd met een terrein beherende instantie.

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

- 16.2 Appellant stelt dat alleen met aankoop, inrichting en beheer van de gronden kan worden voldaan aan de volgens de Verordening Ruimte vereiste actieve behartiging door de provincie voor een optimaal resultaat en aan de vereiste resultaatsverplichting van de provincie omwille van een optimaal resultaat. Bovendien zijn de benodigde gronden voor het compensatie-areaal reeds bij de overheid in eigendom en kunnen ze binnen afzienbare tijd beschikbaar zijn en ingericht en beheerd worden. Ook is hiervoor in de provinciale kostenraming, volgens Provinciale Staten, voldoende budget gereserveerd.

Reactie:

Zie de reactie onder 16.1.

- 16.3 Appellant stelt dat Provinciale Staten in zowel de toelichting als in het Mitigatie- en Compensatieplan ten onrechte slechts in zeer algemene bewoordingen ingegaan op de wijze waarop het verlies aan waarden zal worden gecompenseerd. Hierbij is onder meer volstaan door te verwijzen naar gesprekken en mogelijke afspraken. Dergelijke onduidelijkheden zijn volstrekt onvoldoende om het volgens de Beleidsregel vereiste zekere zicht op compensatie te bieden.

Reactie:

Zie de reactie onder 16.1.

- 16.4 Appellant stelt dat fysieke compensatie in de vorm van reservaatvorming een veel robuuster, duurzamer en beter te beheren resultaat biedt dan agrarisch natuurbeheer. Agrarisch natuurbeheer is per definitie ondergeschikt aan het belang van de agrarische bedrijfsvoering ter plaatse. Ook wordt de effectiviteit van agrarisch natuurbeheer reeds jaren, maar ook voor de toekomst betwijfeld. Appellant verwijst hierbij naar Dr. Ir. D. Kleijn, Alterra, Wageningen 2012. Bovendien is bij agrarisch natuurbeheer de provincie (slechts) verantwoordelijk voor de beleidsevaluatiemonitoring, hetgeen haaks staat op de vereiste actieve provinciale behartiging. Ten aanzien van de stand

van zaken van de uitvoering van de groencompensatieprojecten komen GS in hun antwoord d.d. 12 februari 2013 weinig enthousiast over en zeggen zij te verwachten (dus niet zeker te weten) dat de toepassing en uitvoering van het compensatiebeleid zal verbeteren. Bovendien is er op dit moment geen sprake van vastgelegde afspraken.

Reactie:

Zie de reactie onder 16.1.

- 16.5 Appellant stelt dat wordt getwijfeld aan de effectiviteit van de compensatie van schade aan natuurgebieden en verwijst hierbij naar de Algemene Rekenkamer, Den Haag, 2014. De bescherming van nieuwe natuur kent nog onvoldoende gegarandeerde daadwerkelijke uitvoering, veldcontrole, toezicht en handhaving. Dit maakt de bij agrarisch natuurbeheer per definitie afwezige actieve provinciale behartiging des te nadeliger.

Reactie:

Het gaat in casu niet om compensatie van schade aan natuurgebieden maar om compensatie van weidevogelgebieden. Agrarisch natuurbeheer vormt bij compensatie van weidevogelgebieden een bewezen maatregel.

- 16.6 Appellant stelt dat reservaatvorming veel beter tegemoet komt aan de in de vorige beroepsgronden beschreven garanties en aan de in artikel 7 van de Beleidsregel voorgeschreven zekerstelling van de uitvoering van de compensatie, dan agrarisch natuurbeheer. Dit laatste kent slechts boterzachte garanties in de vorm van 'gesprekken voeren en animo peilen', aldus appellant.

Reactie:

Van strijd met de Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland 2013 is geen sprake. Appellant doelt op artikel 7, lid 4, van de Beleidsregel waarin is bepaald dat de initiatiefnemer en het bevoegd gezag een compensatieovereenkomst sluiten waarin is aangegeven waar, hoe en wanneer de compenserende maatregelen zullen worden uitgevoerd en afgerond en hoe het beheer van het compensatiegebied is geregeld. Deze bepaling is op het Inpassingsplan niet van toepassing. Initiatiefnemer is in dit geval de provincie Zuid-Holland, bevoegd gezag zijn Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland. Dat zou betekenen dat een overeenkomst zou moeten worden gesloten binnen dezelfde rechtspersoon (de provincie Zuid-Holland). Dat is niet mogelijk. Artikel 7, lid 4, Beleidsregel is voor die situatie niet geschreven. De informatie die in de overeenkomst zou komen te staan is

opgenomen in het Mitigatie- en compensatieplan en verder uitgewerkt in de Visie voor mitigerende en compenserende maatregelen voor de RijnlandRoute.

Zie par. 2.2 van de Visie voor mitigerende en compenserende maatregelen voor de RijnlandRoute (bijlage 10 bij de Toelichting op het Inpassingsplan).

- 16.7 Appellant stelt het oneens te zijn met de wijze waarop de provincie in de Nota van Antwoord is ingegaan op de door appellant aangevoerde bezwaren tegen de opleveringstoets. De provincie heeft verwezen naar par. 3.18 van de Nota van Antwoord, terwijl daarin wordt ingegaan op de aannemerswerkzaamheden in de zogenoemde Realisatiefase in plaats van de door appellante verzochte toets ten aanzien van diverse milieueffecten een jaar na ingebruikname van het provinciale deel van de RijnlandRoute.

Reactie:

In artikel 14 van het Tracébesluit en in artikel 15 van het Tracébesluit A44 is, met inachtneming van artikel 23 van de Tracéwet, opgenomen dat de Minister in het kader van de opleveringstoets de gevolgen van de ingebruikneming van de gewijzigde weg zal onderzoeken op de milieuaspecten natuur en geluid. Een dergelijke verplichting is niet opgenomen in de Wro en is daarmee ook niet vastgelegd in het Inpassingsplan voor de RijnlandRoute. In onderdeel 3.18 van de Nota van antwoord (blz. 37) is aangegeven dat één of meerdere opleveringstoetsen, vanzelfsprekend deel uitmaken van de realisatiefase van de RijnlandRoute. Daarbij zal worden afgestemd en aangesloten bij de toets van de Tracébesluiten en het Provinciale monitoringsprogramma.

- 16.8 Appellant stelt dat het Inpassingsplan ten onrechte niet voorziet in het uitvoeren van een opleveringstoets. Appellant stelt dat het Inpassingsplan voorziet in een nieuwe drukke weg met ca. 60.000 (vracht)auto's per etmaal direct langs een grote woonwijk met ca. 12.000 inwoners, hetgeen ongehoord is en niet meer van deze tijd. Hierdoor bestaat een regio-brede maatschappelijke bezorgdheid over de van te voren berekende, en dus voorspelde, milieueffecten. Hiermee bestaat volgens appellant eenzelfde behoefte aan monitoring van de na de ingebruikneming daadwerkelijk gemeten effecten van die nieuwe weg, naar analogie van zo'n monitoring bij rijkswegaanpassingen. Alhoewel een wettelijke verplichting tot het opleveren van een dergelijke opleveringstoets nog niet bestaat, dient volgens het Regeerakkoord het ministerie van I&M een centrale rol te spelen om ervoor te zorgen dat de Elverding-aanpak 'Sneller en Beter' (waar de opleveringstoets deel van uit maakt) ook landt in decentrale overheidsprojecten. Volgens het Rijk wordt met die toets tevens feitelijk invulling gegeven aan het, op de grond van de m.e.r.-procedure, verplichte evaluatieonderzoek. Dit dient niet alleen de zekerheid over het voldoen aan de milieunormen, maar dient ook de efficiëntie. Appellant stelt dat uit verschillende

beleidsdocumenten ook blijkt dat de provincie zich heeft gecommitteerd aan de Elverding-aanpak, onder andere in de Koersnotitie Visie Ruimte en Mobiliteit d.d. 11 september 2013. Ook in eerdere fasen van het project RijnlandRoute is door de provincie de 'Sneller en Beter' aanpak toegepast, maar dit gebeurt niet in de eindfase met betrekking tot de opleveringstoets. Door het niet voorzien in een opleveringstoets, en bij gebreke van een enkele motivering op dit punt, in het Inpassingsplan is het besluit in strijd met het zorgvuldigheids- motiverings- en vertrouwensbeginsel.

Reactie:

Verwezen wordt naar een reactie onder 16.7.

- 16.9 Appellant stelt dat het Inpassingsplan in strijd is met het zorgvuldigheids- motiverings- en vertrouwensbeginsel, nu ook Provinciale Staten zelf erkennen dat sprake is van één zeer nauw onderling samenhangend rijks- en provinciaal infrastructureel project en waarbij beide rijkstracébesluiten wel in een opleveringstoets voorzien maar het provinciale besluit niet.

Reactie:

Verwezen wordt naar een reactie onder 16.7.

- 16.10 Appellant stelt dat het provinciale besluit, waar dit wel het geval is voor de rijkstracébesluiten, ten onrechte niet voorziet in een opleveringstoets terwijl juist het provinciale wegvak de meeste nadelige milieueffecten en gevolgen voor omwonenden heeft. Bovendien beslaat het provinciale tracédeel slechts een traject van 0,45 km, zodat een opleveringstoets over dat relatief korte wegvak overzichtelijk en, wellicht tegelijk en samen met Rijkswaterstaat, beheersbaar en betaalbaar is.

Reactie:

Verwezen wordt naar een reactie onder 16.7.

17 M.C. Kroon

*Appellant is woonachtig aan de Gerda Brautigamsingel 50 te Leiden in de wijk Stevenshof. Appellant is woonachtig op ongeveer 225 meter van het toekomstig tracé waarbij ter hoogte van de woning van appellant het tracé in de vorm van een tunnel wordt gerealiseerd. De tunnelmond ligt op ongeveer 270 meter van de woning van appellant. De situatie van appellant is weergegeven op **bijlage ..** bij dit verweerschrift.*

Het beroep van appellant richt zich tegen het Inpassingsplan.

De zienswijze van appellant over het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder A165 (aanvullend voor appellant).

Beroepsgronden

- 17.1 Appellant stelt dat de ambtelijke en bestuurlijke voorbereiding onder de maat is gebleken gezien de talrijke fundamentele wijzigingen en verbeteringen ('ontwerptimalisaties') die nodig waren na elke inspraakronde. Controle van het werk van consultants blijft gebrekkig, gezien de vele taal- en stijlfouten in de stukken. Bovendien is er sprake van verkeerde interpretaties van bijvoorbeeld kaartbeelden en situaties ter plekke, waardoor de verkeersprognoses onbetrouwbaar en onbruikbaar zijn. Zo was de bus-sluis/tunnel onder station De Vink als voor auto's bestemde gebiedsontsluitingswegen opgevat en meegenomen in de berekeningen van het NRM, terwijl deze weggedeelten alleen voor OV en fietsers toegankelijk zijn. Daartegenover ontbreekt Leidseweg Noord ten onrechte als gebiedsontsluitingsweg. De reactie van Gedeputeerde Staten in de Nota van Antwoord bagatelliseert deze bezwaren en is daarmee in strijd met de vereiste zorgvuldigheid en ook in strijd met het motiveringsbeginsel, dat veronderstelt dat op de verkeerberekeningen vertrouwd moet kunnen worden.

Reactie:

Inspraak heeft verschillende functies. In de eerste plaats dient dit om kennis te nemen van zaken en belangen waarmee bij de besluitvorming rekening gehouden dient te worden. Daarnaast is inspraak ook belangrijk om eventuele omissies te repareren en validaties van berekeningen uit te voeren. Naast de formele inspraakmomenten zijn er ook meerdere bijeenkomsten voor bewoners en andere betrokkenen georganiseerd om input en reactie te krijgen voor het ontwerp. Daar is veelvuldig gebruik van gemaakt en er is nuttige input verkregen. Het ontwerp is mede daardoor geoptimaliseerd. Provinciale Staten danken appellant voor zijn scherpe opmerkingen in deze voorbereidende fase van informele in formele inspraak. Daarmee is in de besluitvorming wel degelijk rekening gehouden.

Over het ontwerp-Inpassingsplan en het ontwerpbesluit hogere grenswaarden zijn in totaal 238 zienswijzen naar voren gebracht. Gelet op dit grote aantal zienswijzen hebben Provinciale Staten ervoor gekozen om de zienswijzen thematisch te beantwoorden. Bij deze keuze heeft onder meer een rol gespeeld dat veel indieners dezelfde onderwerpen aan de orde hebben gesteld. Waar de individuele situatie van een indiener daartoe aanleiding gaf, is ingegaan op die specifieke situatie. Daartegen verzet artikel 3:46 van de Awb zich niet. Dat niet op ieder argument ter ondersteuning van een zienswijze afzonderlijk is ingegaan, betekent niet dat het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan en het besluit hogere grenswaarden onvoldoende zijn gemotiveerd.

Zie onder meer:

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

- 17.2 Appellant stelt dat het feit dat een geboorde tunnel onder Voorschoten in de eindfase van dit project opeens wel technisch en financieel mogelijk blijkt, terwijl de onmogelijkheid van de geboorde tunnel-techniek vanaf het begin van de procedure centraal stond in de afwijzing c.q. het negeren van alle ondergrondse alternatieven maakt deze procedures achteraf gezien betekenisloos en het resultaat onvoldoende onderbouwd. In strijd met het motiverings- en fair play-beginsel is door Gedeputeerde Staten zonder specifieke motivering het voorstel van appellant verworpen om eertijds verworpen alternatieven opnieuw te onderzoeken op alle voor- en nadelen (met MKBA en MER). Bij zorgvuldig bestuurlijk handelen moet toepassing van een fundamenteel andere techniek, met essentieel minder of andere gevolgen voor de omgeving, leiden tot opnieuw onderzoeken van betere, i.c. ondergrondse, alternatieven dan alleen de overgebleven 'ZnB' en 'CA' varianten. 'CA' zou waarschijnlijk met toepassing van boortunnel-techniek niet afgevallen zijn. Met de nu aanvaarde boortunnel-techniek is een korter tracé volgens eerder verworpen varianten op dit moment wel realistisch en technisch mogelijk, met minder negatieve gevolgen voor omliggende woonwijken zoals de Stevenshof. Enig uitstel voor nader onderzoek is geboden nu het gaat om een plan van bijna een miljard euro met een technische gebruiksduur van 50 tot 100 jaar en een enorme blijvende impact op de Stevenshof e.o..

Reactie:

Vooropgesteld dient te worden dat het alternatief Churchill Avenue is afgevallen omdat, kort gezegd:

- Het tracé niet toekomstvast is in 2030;
- Het tracé niet binnen het beschikbare budget kan worden gerealiseerd dan wel geoptimaliseerd;
- De oplossing onvoldoende robuust is omdat daarmee niet een tweede aansluiting op het hoofdwegennet wordt gerealiseerd.

Een van de redenen waarom het alternatief Churchill Avenue uiteindelijk niet als voorkeursalternatief is gekozen, is dat dit alternatief problemen opleverde met de uitvoerbaarheid van de tunnel. Een tunnel met de gewenste aansluitingen voor het onderliggend wegennet van Leiden op de doorgaande tunnelbuis in elke richting, is qua functionaliteit in de tunnelwetgeving niet voorzien. Een dergelijke tunnel verhoudt zich ook niet goed met de tunnelveiligheidseisen. Artikel 6.45, lid 1, van het Bouwbesluit 2012 bepaalt dat een rijbaan in de tunnel hetzelfde aantal rijstroken heeft als ervoor en dat een wijziging van het aantal rijstroken op voldoende afstand vóór de tunnel moet plaatsvinden. Dit om onrustige verkeersbewegingen (weefbewegingen) in een tunnelbuis te voorkomen. Op- en afritten in de doorgaande tunnelbuizen van de RijnlandRoute zouden juist voor dergelijke weefbewegingen zorgen. De tunnel in het alternatief Zoeken naar Balans had al deze complexe uitvoeringsproblemen niet. Er was dus geen reden om alsnog onderzoek te doen naar een boortunnel volgens het tracé van het alternatief Churchill Avenue.

- 17.3 Appellant constateert dat de resterende luchtkwaliteitsproblemen langs de N206 door de RijnlandRoute niet worden opgelost, maar worden verplaatst (naar de Stevenshof). De verkeersintensiteiten langs de N206/Churchillaan zelf en bijbehorende luchtverontreiniging nemen immers slechts beperkt (20%) af. Uit de concentratiekaarten blijkt dat bewoners aan de rand van de Stevenshof, i.e. in totaal meer dan 200 gezinnen, na aanleg van de RijnlandRoute even hoge concentraties luchtverontreiniging zullen ervaren als bewoners langs de N206, wier gezondheid ooit hoofdargument voor een RijnlandRoute vormde en nog steeds een subdoelstelling van het Inpassingsplan is. Aangezien luchtverontreiniging ook 'onder de norm' gezondheidseffecten heeft, laat staan voor de nog kleinere ongereguleerde deeltjes die ook bij katalysatorauto's en diesels met roetfilter problematisch zijn, is een beroep op berekeningen waaruit blijkt dat de luchtverontreiniging 'onder de norm' blijft naar mening van appellant onvoldoende grondslag om hen aan een aanmerkelijke verslechtering van de luchtkwaliteit bloot te stellen. De Europese en nationale normen en de NSL-praktijk zijn immers niet primair gericht op bescherming van de gezondheid van omwonenden van drukke auto(snel)wegen. De WHO-normen zijn wel zuiver op bescherming van de volksgezondheid gericht en zijn veel strenger dan de Nederlandse grenswaarden. De WHO-grenswaarden worden mogelijk bij de woning van appellant overschreden. Bovendien verwacht RIVM/PBL geen grote afname meer van de relevante voertuigemissies vanaf Euro 6 na 2020, waarna de autonome luchtkwaliteitsverbeteringen zullen afvlakken. Waar "verbetering van de leefbaarheid"

doelstelling was en blijft, is het onredelijk, onzorgvuldig en onevenredig om omwonenden van dit tracé met een dergelijke, vermijdbare, gezondheid bedreigende verslechtering van de leefbaarheid op te zadelen, en deze afweging te rechtvaardigen met het vage argument dat andere mensen erop vooruitgaan qua leefbaarheid.

Reactie:

Ten aanzien van de gevolgen van het Inpassingsplan voor de luchtkwaliteit wordt vooropgesteld dat de RijnlandRoute is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Op basis daarvan wordt geborgd dat van overschrijding van grenswaarden op het punt van luchtkwaliteit geen sprake is. Ingevolge artikel 5.16, derde lid, Wm vindt daarom geen afzonderlijke toets plaats aan de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden. Het NSL zorgt ervoor dat overal in Nederland aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan, ook ter plaatse van de woning van appellanten.

Zie 6^e NSL Melding 2014, projectnummers 2002, 2003, 2004, 2004a en 2004b.

Na het doen van de NSL melding, is evenwel besloten om de boortunnel te verlengen. Om die reden is specifiek bij de tunnelmonden aanvullend onderzoek uitgevoerd.

Zie de Achtergrondnotitie luchtkwaliteit d.d. 9 september 2014 (bijlage 6 bij de toelichting op het Inpassingsplan).

Daaruit volgt dat er in de plansituatie (2020) nergens op de wettelijke beoordelingspunten een overschrijding van de grenswaarden van de relevante luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en ultrafijnstof (PM_{2,5}) optreedt. Ter hoogte van de tunnelmonden is wel sprake van een concentratie NO₂ die boven de grenswaarde van 40 µg/m³ ligt, maar hier is geen sprake van een wettelijk toetspunt. Er is namelijk geen sprake van functies waar mensen langdurig verblijven. De mogelijke korte blootstelling is niet significant in relatie tot de middelingstijd van 1 jaar die geldt voor de jaargemiddelde concentratie NO₂. Uit het blootstellingscriterium van artikel 22, lid 1, onder a, j^o artikel 65 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 volgt dat er daarom geen toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt.

Ingevolge vaste jurisprudentie geldt dat indien wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit, daarmee ook het belang van de volksgezondheid is geborgd.

Zie: AbRvS 10 juli 2013, 201209433/1 en AbRvS 13 maart 2013, 201208110/1/R3, r.o. 28.3.

Voor zover appellant specifiek verwijst naar de WHO-richtlijnen, stellen Provinciale Staten eveneens onder verwijzing naar jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak dat titel 5.2 Wet milieubeheer relevant is voor het toetsen van het project op het onderdeel luchtkwaliteit. Aan de advieswaarden van de WHO hoeft dus niet getoetst te worden.

Zie AbRvS, 20 juli 2011, 200908736/1/M2, r.o. 2.23.

- 17.4 Appellant stelt dat de vorige beroepsgrond a fortiori geldt voor de extra emissies uit de geboorde tunnel onder Voorschoten, die bij de Stevenshof naar buiten komen. Dankzij de heersende winrichting is er feitelijk sprake van een geconcentreerde, constante pluim uit de ca. 2,5 km lange tunnel die volgens geldende Milieuwet-inrichtingsnormen (artikel 5.16 lid 1 onder c Wm) niet op korte afstand van woningen op leefniveau zou mogen vrijkomen. Gezien de onzekerheden en onvolkomen rekenmodellen voor emissies vanuit tunnelmonden is appelland, mede vanuit zijn beroepsmatige achtergrond, van mening dat de in de Achtergrondnotitie luchtkwaliteit d.d. 9 september 2014 weergegeven emissies niet betrouwbaar zijn en al helemaal niet de overwegende windrichtingen weerspiegelen. De recente verschuiving van de tunnelmond zorgt potentieel zelfs voor een groter aantal blootgestelden. Alleen bij oostelijke wind (een uitzonderingssituatie) komen deze piek-emissies en die uit de open bak niet bij appelland terecht.

Reactie:

In de door appelland genoemde Achtergrondnotitie luchtkwaliteit d.d. 9 september 2013 (Bijlage 6 bij de Toelichting op het Inpassingsplan) is aangegeven dat de berekeningen zijn uitgevoerd conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Tevens is aangegeven dat gebruik dient te worden gemaakt van een model dat rekent conform Standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor het hoofdwegennet en Standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor het onderliggend wegennet. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van Geomilieu, versie 2.51 (Stacks). Dit model is goedgekeurd voor berekeningen conform SRM 1 en SRM2. De berekeningen zijn uitgevoerd met de meest actuele emissiefactoren en achtergrondgegevens ten tijde van het onderzoek (maart 2014).

Zie Achtergrondnotitie luchtkwaliteit (bijlage 6 bij de Toelichting op het Inpassingsplan, blz. 8 e.v.

Volgens vaste jurisprudentie geven modellen noodzakelijkerwijs een abstractie van de te verwachten werkelijkheid weer. De validiteit van een model wordt pas aangetast wanneer de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid;

Zie o.a. AbRvS 5 september 2012, 201103752/1/R4, r.o. 9.2.

Door appelland zijn geen concrete stellingen naar voren gebracht als gevolg waarvan moet worden getwijfeld aan de uitkomsten van het gehanteerde model. De door appelland genoemde onzekerheden zijn daarvoor, gelet op bovengenoemde jurisprudentie, onvoldoende.

- 17.5 Appelland stelt dat bij de emissie-berekeningsmethoden en aannames blijkbaar is uitgegaan van uitsluitend gunstige data omtrent snelheden, rijgedrag en samenstelling voertuigpark. Snelheidslimieten worden echter zelden nageleefd, tenzij trajectcontrole wordt ingezet, maar dat wordt door GS door enige motivering afgewezen.

Reactie:

De modelmatige berekeningen zijn gebaseerd op feitelijke gegevens rondom het project zoals toegestane maximum snelheden. Voor de tunnel in de RijnlandRoute is de maximale snelheid van 80 km/u bepaald. Daar is ook het ontwerp voor de tunnel op afgestemd. De niet nader onderbouwde bewering van appelland dat automobilisten zich niet aan deze toegestane maximum snelheid zullen houden, doet hieraan niet af.

Zie ook: Achtergrondnotitie Luchtkwaliteit (bijlage 6 bij de Toelichting op het inpassingsplan, blz. 9.

- 17.6 In aanvulling op de vorige beroepsgrond stelt appelland dat bij emissieberekeningen niet mag worden uitgegaan van de officiële limiet, maar dat de feitelijke rij-snelheden maatgevend moeten zijn. Die zullen in de RijnlandRoute-tunnel eerder rond 100 km/u en voor vrachtauto's rond 90 km/u liggen, wat wetmatig tot veel hogere NO_x/PM-emissies zal leiden. Dit wordt versterkt door de lange helling voor de tunnelmond die doorloopt in de bak. Hier komt nog bij dat de praktijk-emissies, ook op niveau Euro 5, altijd slechter blijken te zijn dan de gehanteerde modelberekeningen aan de hand van Euro-normen en vlootgemiddelden (appelland verwijst naar TNO Automotive praktijkemissie-onderzoeken).

Reactie:

Voor een reactie wordt verwezen naar het gestelde onder 1.5.

- 17.7 In aanvulling op de vorige twee beroepsgronden stelt appelland dat de provincie en Tauw ten onrechte stellen dat de luchtkwaliteit ver onder de grenswaarden blijft en dus acceptabel is. Aangezien voor de PM-componenten ook onder de (te hoge) wettelijke normen geen no-effect-level bestaat maakt appelland zich grote zorgen over de toegevoegde vervuiling als gevolg van het Inpassingsplan. Het oordeel van GS is

bovendien in tegenspraak met de eerdere zeer negatieve inschatting voor luchtkwaliteit van het CA-alternatief met (--) in MER en met de politieke afwijzing vanwege o.a. de hoge emissies bij de westelijke tunnelmond van het CA. Omdat het daar om een qua afstanden en aantallen blootgestelden overeenkomstige situatie gaat als bij de Stevenshof is het oordeel van Gedeputeerde-Staten in het Inpassingsplan tegenstrijdig en in strijd met het motiverings- en gelijkheidsbeginsel.

Reactie:

In het MER, 2^e fase zijn in het Achtergrondrapport Luchtkwaliteit (bijlage 31 bij de Toelichting op het Inpassingsplan) de effecten van de verschillende alternatieven tegen elkaar afgewogen. De beoordeling van de Churchill Avenue op het onderdeel luchtkwaliteit werd negatief beoordeeld met (--) aangezien bij de tunnelmonden hoge concentraties werden berekening in gebieden met een intensieve bebouwing dicht langs het tracé.

Zie Achtergrondrapport Luchtkwaliteit (bijlage 40 bij de Toelichting op het Inpassingsplan, blz. 39.

De tunnelmond bij de tunnel in de nabijheid van de wijk Stevenshof ligt op veel grotere afstand ten opzichte van woningen dan de tunnelmond van de Churchill Avenue waardoor de conclusies ten aanzien van het aantal blootgestelden heel anders zijn. Van tegenstrijdigheid, strijd met het gelijkheidsbeginsel of een gebrekkige motivering is daarom geen sprake.

- 17.8 Appellant stelt dat de politieke onbetrouwbaarheid rond vastgestelde maximum snelheden recentelijk is bewezen en dat de rechter ervoor moest zorgen dat verkeerde RWS-prognoses van de luchtkwaliteit langs A10 en A13 via verlaging van limieten gecorrigeerd werden. Garantie dat de 80 km-limiet niet later alsnog verhoogd wordt is er niet. Op zijn minst zou toepassing trajectcontrole tussen de A4 en de A44 de dreiging kunnen wegnemen dat snelheidsoverschrijdingen extra emissies veroorzaken. Appellant stelt dat GS weigeren serieus in te gaan op de vraag of er praktische en/of technische mogelijkheden zijn om de uitlaatgassen ter hoogte van de tunnelmond en in de bak zelf te absorberen en dat dergelijke maatregelen ten onrechte niet in het Inpassingsplan zijn opgenomen.

Reactie:

Zoals aangegeven onder 17.5 vormt de maximum snelheid van 80 km/u een belangrijk uitgangspunt voor de luchtkwaliteitsberekeningen. Verhoging van die snelheid is niet aan de orde. Het handhaven van die maximum snelheid valt bovendien buiten het kader van de besluitvorming over het tracé van de RijnlandRoute. Mocht in de toekomst verhoging van de maximum snelheid op enig moment wel aan de orde zijn,

dan dient hiertoe een verkeersbesluit te worden genomen. In dat kader zal opnieuw aan de normen voor luchtkwaliteit moeten worden getoetst. Een dergelijk verkeersbesluit is bovendien aan bezwaar, beroep en hoger beroep onderhevig zodat eventuele bezwaren in het kader van dat besluit naar voren kan worden gebracht.

Nu als gevolg van het ontwerp van de tunnel(mond) ruimschoots aan alle normen voor luchtkwaliteit wordt voldaan, zijn verdere maatregelen ter beperking van de uitstoot van uitlaatgassen ter hoogte van de tunnelmond niet aan de orde.

- 17.9 Appellant stelt dat, net als voor luchtkwaliteitsnormen, ook voor geluidnormen de haalbaarheid en betaalbaarheid van mitigerende maatregelen, in plaats van de gezondheid, bepalend zijn voor het normniveau c.q. de vaststelling van hogere waarden. Ook 'onder de norm' zullen de ruim 400 huizen/gezinnen aan de zuid- en westrand van de Stevenshof ernstige hinder en potentiële gezondheidseffecten t.g.v. slaapstoornissen ervaren. Die zijn in de praktijk erger dan in de modellen en berekeningen worden aangegeven, aangezien daarin geen rekening gehouden wordt met individuele overschrijdingen en schendingen van de voertuigeisen voor (uitlaat- en banden) geluid. Nu al hoort appellant de rijdende puntbronnen vanaf de Wassenaarse stoplichten in de A44 accelereren en met 140 km/u langs de Stevenshof scheuren. De komst van de RijnlandRoute in een open bak zal een constante brom van ca. 60.000 mvt/dag brengen, evenals de alles doordringende zware dreun van vrachtauto's (N.B. laagfrequent geluid). Appellant stelt dat er dus alle aanleiding is om de gezondheidseffecten 'onder de norm' mee te nemen en de open bak te vervangen door een verlengde boortunnel tot voorbij de Veenwatering c.q. een verder verdiepte bak vanaf de tunnelmond met een diepte van 7 meter en met horizontale geluidschermen, wat voor 'Vlek 17' de facto de enige oplossing is. Ook bij geluidhinder geldt dat Voorschoten elke hinder bespaart blijft, terwijl ruim 200 huizen/gezinnen in de Stevenshof er onevenredig op achteruit gaan. Appellant stelt dat GS deze bezwaren zonder degelijke onderbouwing en uitsluitend op niet nader toegelichte kostenoverwegingen heeft verworpen en dat GS hiermee onzorgvuldig en onredelijk heeft gehandeld jegens appellant.

Reactie:

Uit het Achtergrondrapport geluid volgt welke gevolgen de nieuwe wegverbinding tussen de A44 en de A4 voor akoestische gevolgen heeft voor de woningen in de wijk Stevenshof. Uit de rapportage volgt dat als gevolg van de verdiepte ligging van de RijnlandRoute bij 12 woningen aan de Maria Rutgersweg te Leiden de voorkeurswaarde van 48 dB wordt overschreden. De maximale geluidbelasting bij deze woningen bedraagt 51 dB. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt daarmee niet overschreden.

Zie blz. 57 e.v. Akoestisch onderzoek, hoofdrapport (bijlage 3 van de Toelichting op het Inpassingsplan).

Ter hoogte van de woning van appellant aan de Gerda Brautigamsingel 50 wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Om die reden hebben Provinciale Staten geen aanleiding gezien tot het treffen van nadere maatregelen om de geluidbelasting verder terug te brengen. Nu ter hoogte van de woning van appellant wordt voldaan aan de wettelijke normen, is van onzorgvuldig handelen geen sprake.

- 17.10 Appellant stelt dat de inwoners van de wijk Stevenshof ook ten aanzien van het groepsrisico met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen weer de klos zijn van een afweging die in hun nadeel uitvalt. Met de afnemende middelen en capaciteit en toenemende aanrijtijden van brandweer en hulpdiensten is een grootschalig incident met dodelijke gevolgen in de wijk niet ondenkbeeldig. Gegeven de Wet van Murphy en de recente bezuinigingen op de brandweer is een BLEVE (*boiling liquid expanding vapour explosion, LS*) goed mogelijk, terwijl de brandweer en hulpdiensten machteloos op afstand toekijken. Het 'acceptabel' lage groepsrisico ter hoogte van de woning van appellant kan dan alsnog letaal worden. Ten onrechte hebben GS de niet geringe kans op zo'n type ongeval acceptabel geacht en zijn in het Inpassingsplan geen effectieve maatregelen voor (waarschuwing, evacuatie of zelfredding van) omwonenden in het plan opgenomen.

Reactie:

In de eerste plaats valt op dat appellant in zijn zienswijze niets omtrent externe veiligheid heeft genoemd, terwijl de beroepsgrond die nu naar voren wordt gebracht niet concreet benoemt op welke onderdelen het uitgevoerde onderzoek naar de effecten van de RijnlandRoute voor de externe veiligheid niet zorgvuldig zou zijn geweest. Onder verwijzing naar de Achtergrondrapportage Externe Veiligheid is vastgesteld dat aan de wettelijke eisen van het plaatsgebonden risico wordt voldaan. Voor wat betreft het groepsrisico is voor de nieuwe verbindingsweg tussen de A4 en de A44 een verantwoording van het groepsrisico opgesteld. Daarin is vastgesteld dat de beperkte toename van het groepsrisico vanwege de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid, aanvaardbaar is.

Zie: Externe veiligheid, Verantwoording Groepsrisico (bijlage 13 van de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 21 e.v.

- 17.11 Appellant stelt dat de waardevermindering van de ruim 200 woningen als gevolg van de komende RijnlandRoute ten laste komt van de omwonenden, omdat dit op grond van de geldende rechtspraak o.g.v. de Onteigeningswet niet voor schadevergoeding in aanmerking komt. Hoe slechter de inpassing van de RijnlandRoute wordt, hoe groter

en blijvender de schade voor appelland zal zijn, terwijl hiermee geen rekening wordt gehouden in de plannen. Appelland stelt dat de dreigende achteruitgang in woongenot en leefbaarheid zich nu al vertaalt in reële kosten en schade voor een aanzienlijk aantal bewoners. Dit mag niet gerechtvaardigd worden met het vage argument dat anderen elders in de regio erop vooruit gaan. Gedeputeerde Staten willen hier geen rekening mee houden en handelen onredelijk en in strijd met het gelijkheidsbeginsel jegens appelland.

Reactie:

Het uitgangspunt voor het Inpassingsplan is om de hinder/overlast tot een minimum te beperken. Indien appelland desalniettemin meent schade te ondervinden van het Inpassingsplan, kan binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van dit Inpassingsplan op grond van artikel 6.1 Wro een verzoek om planschade worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door Gedeputeerde Staten beslist.

- 17.12 Appelland stelt dat de gevolgen van de opheffing van de op- en afrit Leiden-Zuid in de A44 richting Den Haag, de facto 'aansluiting-Stevenshof', van meet af aan ten onrechte zijn vermeld en onderbelicht gebleven gedurende de RijnlandRoute-procedure en in MKBA en MER 1 en 2. Gezien de ca. 5000 mvt/dag die daarvan in 2020 gebruik maken en gezien de ligging hiervan is het opheffen ervan integraal onderdeel van de RijnlandRoute en dus ook relevant in het Inpassingsplan, omdat het verkeerstechnisch samenhangt met het gekozen tracé en de ontwerpisen. De directe en niet berekende gevolgen van deze afsluitingen zijn dat enkele duizenden automobilisten uit de wijk Stevenshof en Leiden-Zuidwest dagelijks moeten omrijden via de noordelijker gelegen knoop Leiden-West of via de, achteraf in 2014 ingelaste, aansluiting Leiden-Zuid op de RijnlandRoute richting de A4. Dit betreft in het eerste geval 6 km omrijden en in het tweede geval 18 km/dag omrijden. Voor velen, zo ook voor appelland, komt er nog 2 km/dag bij doordat de verbinding met de oostelijke parallelweg richting Wassenaar wordt opgeheven. Uitgaande van de standaard autokostenberekeningen van de ANWB en de Consumentenbond berekent appelland dat dit jaarlijks neerkomt op ca. 6 miljoen euro aan omrijkosten (tijdverlies en autokosten). Doordat deze kosten niet in de stukken staan vermeld, hetgeen een ernstige ommissie is in de MKBA en MER2, concludeert appelland dat er op dit punt onvoldoende rekening is gehouden met de specifieke nadelen voor de bewoners/automobilisten uit de Stevenshof e.o.. Velen van hen zijn juist hier komen wonen vanwege de directe en goede verbindingen met Den Haag e.o. en zij hebben dan ook een gerechtvaardigd belang bij continuering van deze aansluiting op de A44. GS en de minister bagatelliseren hierbij het probleem dat deze opheffing het pendelen via de sluiproute Ommedijkseweg en door Wassenaar in de hand werkt, een probleem waartegen de gemeente Wassenaar al langer waarschuwt. De verkeersveiligheidsaspecten van de duizenden extra (vracht-) voertuigbewegingen, met name op de Ommedijkseweg en de Haagse Schouwweg, zijn ten onrechte buiten

beschouwing gebleven. De opheffing en het negeren van de hiermee gepaard gaande belangen van ca. 5.000 weggebruikers en het verwerpen van de door appellant hiertegen geuite bezwaren vormen een ernstige inbreuk op het vertrouwensbeginsel, gelijkheidsbeginsel en het evenredigheidsvereiste, aldus appellant. GS en de minister hadden niet in redelijkheid tot deze onevenwichtige afweging van belangen mogen komen.

Reactie:

Ten aanzien van de door appellant genoemde omrijdafstanden, geldt het volgende.

In de huidige situatie kan verkeer uit de wijk Stevenshof via 2 routes naar Wassenaar/N44 en vice versa rijden:

- D1) via de oostelijke parallelweg van de A44 (rood gestippelde route op afbeelding 1);
- D2) via de aansluiting Leiden-Zuid (afrit 8) en de A44. De A44 gaat bij Wassenaar over in de N44 (blauw gestippelde route op afbeelding 1).

Welke route wordt gekozen, hangt veelal af van waar men in de wijk woont.

Door aanleg van de RijnlandRoute komt route D1) te vervallen, omdat deze wordt doorsneden door realisatie van knooppunt Ommedijk en de nieuwe verbindingsweg tussen de A4 en A44. Hierdoor komt route D2) eveneens te vervallen. Aansluiting Leiden-Zuid wordt direct aangesloten op de nieuwe verbindingsweg tussen de A4 en A44 en niet meer rechtstreeks op de A44.

In de toekomstige situatie kan verkeer uit de wijk Stevenshof via 2 routes naar Wassenaar/N44 en vice versa rijden:

- D3) via de Ommedijkseweg en westelijke parallelweg van de A44 (gele route op afbeelding 1);
- D4) via de aansluiting Leiden-West (oranje route op afbeelding 1).

Voor verkeer dat eerst gebruikmaakte van zowel route D1) als D2) is straks route D3) de kortste route. De omrijdbeweging van route D3) ten opzichte van route D1) is een kleine 2 kilometer. De omrijdbeweging van route D3) ten opzichte van route D2) is nihil, maar heeft een iets langere rijstijd, omdat er over ongeveer 2,5 kilometer over het OWN (50 km/h) gereden wordt in plaats van over het HWN (120 km/h)

Een alternatief is route D4). De omrijdbeweging van route D4) ten opzichte van route D1) is 4 kilometer. De omrijdbeweging van route D4) ten opzichte van route D2) is ruim 2 kilometer.

Zie voor de diverse routes **biilage 5** bij dit verweerschrift.

Ten aanzien van de door appellant gestelde sluiproute over de Ommedijkseweg (hierna: de westelijke parallelweg) wordt nog het volgende opgemerkt.

In de huidige situatie maken er twee verkeerstromen gebruik van de westelijke parallelweg; bestemmingsverkeer tussen Leiden en Wassenaar en sluipverkeer vanuit Katwijk en de Bollenstreek. De aanleg van de RijnlandRoute zorgt voor een afname van 30% van het verkeer over de gecombineerde parallelwegen. Dit is ook logisch. Bestemmingsverkeer vanuit Leiden Zuid (Stevenshof) met de bestemming Wassenaar, zal naar verwachting gebruik blijven maken van de westelijke parallelweg. De RijnlandRoute geeft echter verkeer vanuit Leiden Zuid (Stevenshof) met een verder weggelegen bestemming (bijvoorbeeld Den Haag of Leidschendam-Voorburg), dat in de huidige situatie gebruik maakt van de westelijke parallelweg, een goed alternatief via de A44 door de verbetering van de doorstroming op Knooppunt Leiden-West. Bij dit bestemmingsverkeer kan bovendien nog onderscheid worden gemaakt tussen verkeer met een bestemming in het noorden of westen van Den Haag (dat net als in de huidige situatie in beperkte mate gebruik zal maken van de westelijke parallelweg) en verkeer met een bestemming in het zuiden of oosten van Den Haag. Dit bestemmingsverkeer zal gebruik gaan maken van de RijnlandRoute. Het bestemmingsverkeer vanuit Leiden Zuid over de westelijke parallelweg zal dus fors afnemen na realisatie van de RijnlandRoute.

Na aanleg van de RijnlandRoute zal ook het sluipverkeer over de westelijke parallelweg afnemen. De doorstroming op de N206, aansluiting Leiden-West en dan de A44 wordt met de RijnlandRoute immers aanzienlijk beter. De behoefte aan een sluiproute is daardoor veel minder.

Bovendien is er een bestuurlijke overeenkomst gesloten tussen gemeente Wassenaar en de provincie Zuid-Holland voor de RijnlandRoute. Hierin zijn ook afspraken gemaakt ten aanzien van toekomstig sluipverkeer op de Ommedijkseweg/Rijkstraatweg. Afgesproken is dat de gemeente Wassenaar door een extern deskundige verkeerstellingen laat uitvoeren op de westelijke parallelweg gedurende twee weken in de maand november vanaf een jaar voor de start van de aanleg tot en met de eerste twee jaar na opening van de RijnlandRoute. De gemeente en de provincie zijn overeengekomen dat als er een onverwachte stijging van verkeer worden waargenomen (ongewenst sluipverkeer) die moet worden toegeschreven aan de realisatie van de RijnlandRoute, zij in onderlinge afstemming maatregelen nemen om dit sluipverkeer tegen te gaan.

Zie Artikel 4 van de Bestuursovereenkomst RijnlandRoute, die als **bijlage 14** is overgelegd.

Er is dus geen sprake van, zoals appellant stelt, dat de opheffing van de op- en afrit Leiden-Zuid pendelen via de westelijke parallelweg (Ommedijkseweg) in de hand zou werken.

- 17.13 Appellant stelt dat het behouden van de in de vorige beroepsgrond beschreven aansluiting een heroriëntatie vergt op de foutieve belangenafweging in het ontwerp van knooppunt Ommedijk, aangezien de kleine reistijdwinst van de bestuurders vanuit de richting Wassenaar nu zwaarder wegen dan de grotere reistijd- en monetaire verliezen voor ca. 5000 dagelijkse pendelaars uit de Stevenshof en Leiden-Zuidwest. Het vanuit bewonersgroepen aangedragen alternatief 'Maaldrift Optimaal' biedt daarvoor een win-win oplossing. Daartoe zal de snelheidslimiet op de A44 moeten worden verlaagd tot 100 km/u, wat sowieso momenteel al vanwege de geluidhinder, luchtverontreiniging en verkeersveiligheid noodzakelijk is en wat geen reistijdverliezen oplevert omdat het verkeer richting Den Haag sowieso tweemaal moet stoppen voor de altijd werkende VRI's in Wassenaar. De weigering van Gedeputeerde Staten, met beroep op het standpunt van Rijkswaterstaat dat aan de 120 km-limiet niet getoerd mag worden, om 'Maaldrift Optimaal' en verlaging van de snelheidslimiet serieus te onderzoeken is onredelijk jegens appellant en andere bewoners van de Stevenshof en in strijd met het motiverings- en evenredigheidsbeginsel.

Reactie:

Bij behandeling van ZnB Optimaal is door Provinciale Staten een motie (nr. 426) aangenomen waarin Gedeputeerde Staten opgedragen werd om nader onderzoek te verrichten naar een door de Wijkraad Stevenshof voorgestelde oplossing 'Maaldrift Optimaal'. In deze variant werd voorzien in een volledige aansluiting Leiden-Zuid.

Aan de motie is invulling gegeven door de variant verder te onderzoeken in samenwerking met de Wijkraad Stevenshof. Uit dit onderzoek bleek dat 'Maaldrift Optimaal' in eerste instantie kostentechnisch niet haalbaar was. Ook was de variant volgens deskundigen van Rijkswaterstaat verwarrend voor weggebruikers en vanwege de vele weefbewegingen risicovol ten aanzien van verkeersveiligheid. Daarnaast zou deze variant leiden tot een omrijdbeweging, waarbij verkeer tussen Wassenaar en het tunneltracé twee keer de Stevenshof zou passeren via de A44. Dat zou leiden tot een toename van overlast van lucht en geluid voor met name het westelijke deel van de Stevenshof. Ook zou het aantal rijstroken ter plaatse van de Stevenshof toenemen tot 14. Een tweede variant bleek de eerder genoemde problemen maar deels weg te nemen en ging daarnaast uit van een snelheidsverlaging op de A44.

Omdat tijdens de besprekingen door de Wijkraad Stevenshof nogmaals het behoud van Leiden-Zuid onder de aandacht werd gebracht is onderzocht of het mogelijk was om de trompetaansluiting te combineren met aansluiting Leiden-Zuid. Uit dat onderzoek is naar voren gekomen dat het fysiek niet mogelijk is om een volledige

aansluiting Leiden-Zuid te realiseren in combinatie met de trompetaansluiting. Wel bleek het mogelijk om de belangrijkste bewegingen (van het tunneltracé naar Leiden-Zuid en vice versa) te faciliteren.

Provinciale Staten zijn dan ook van mening dat de variant Maaldrift Optimaal weldegelijk serieus onderzocht is in samenwerking met indieners en ten opzichte van het huidige ontwerp veel meer nadelen dan voordelen biedt.

- 17.14 Appellant stelt dat het ideologisch doordrammen met het dictaat van de hogere snelheidslimiet, beschreven in de vorige beroepsgrond, en de weigering van de verantwoordelijke bewindslieden om die überhaupt ter discussie te stellen een vorm is van détournement de pouvoir.

Reactie:

Bij behandeling van Zoeken naar Balans Optimaal is door Provinciale Staten motie (nr. 426) aangenomen waarin Gedeputeerde Staten opgedragen werd om nader onderzoek te verrichten naar een door de Wijkraad Stevenshof voorgestelde oplossing 'Maaldrift Optimaal'. In deze variant werd voorzien in een volledige aansluiting Leiden-Zuid.

Aan de motie is invulling gegeven door de variant verder te onderzoeken in samenwerking met de Wijkraad Stevenshof. Uit dit onderzoek bleek dat 'Maaldrift Optimaal' in eerste instantie kostentechnisch niet haalbaar was. Ook was de variant volgens deskundigen van Rijkswaterstaat verwarrend voor weggebruikers en vanwege de vele weefbewegingen risicovol ten aanzien van verkeersveiligheid. Daarnaast zou deze variant leiden tot een omrijdbeweging, waarbij verkeer tussen Wassenaar en het tunneltracé twee keer de Stevenshof zou passeren via de A44. Dat zou leiden tot een toename van overlast van lucht en geluid voor met name het westelijke deel van de Stevenshof. Ook zou het aantal rijstroken ter plaatse van de Stevenshof toenemen tot 14. Een tweede variant bleek de eerder genoemde problemen maar deels weg te nemen en ging daarnaast uit van een snelheidsverlaging op de A44.

Omdat tijdens de besprekingen door de Wijkraad Stevenshof nogmaals het behoud van Leiden-Zuid onder de aandacht werd gebracht is onderzocht of het mogelijk was om de trompetaansluiting te combineren met aansluiting Leiden-Zuid. Uit dat onderzoek is naar voren gekomen dat het fysiek niet mogelijk is om een volledige aansluiting Leiden-Zuid te realiseren in combinatie met de trompetaansluiting. Wel bleek het mogelijk om de belangrijkste bewegingen (van het tunneltracé naar Leiden-Zuid en vice versa) te faciliteren.

Provinciale Staten zijn dan ook van mening dat de variant Maaldrift Optimaal wel degelijk serieus onderzocht is, in samenwerking met indieners, en dat zij terecht hebben geconcludeerd dat deze variant veel meer nadelen dan voordelen biedt.

- 17.15 Samenvattend stelt appellant dat in strijd met een goede ruimtelijke ordening de nadelige effecten van de RijnlandRoute eenzijdig bij de Stevenshof terecht komen. Aangezien verbetering van de leefbaarheid de doelstelling van het Inpassingsplan was en is, mag dat voor de leefbaarheid in de Stevenshof niet uitsluitend worden gemeten en geïnterpreteerd volgens het criterium of aan een wettelijke norm voor één specifiek effect wordt voldaan. De milieueffecten moeten integraal worden beoordeeld. Het door GS en minister toegepaste salderen van kleine verbeteringen in de bestaande (geaccepteerde) milieukwaliteit bij een groot aantal mensen had gepaard moeten gaan met het salderen van grote (toekomstige) verslechtingen voor een kleinere maar niet verwaarloosbare groep omwonenden, i.c. bewoners van de Stevenshof. In strijd met het gelijkheidsbeginsel, motiveringsvereiste en de eis van evenwichtige en evenredige belangenafweging worden bewoners van de Stevenshof, met name die aan de zuidelijke kant en direct aan het tracé wonen, onevenredig zwaar getroffen in hun belangen ten gunste van een geringer aantal inwoners van Voorschoten en van omwonenden van de N206.

Reactie:

Het gekozen tracé van de RijnlandRoute vormt de uitkomst van een langdurig en zorgvuldig besluitvormingsproces waarbij een groot aantal verschillende belangen is meegewogen. De manier waarop de verbinding tussen de A4 en de A44 wordt gerealiseerd houdt rekening met de belangen van de bewoners van de wijk Stevenshof. Dit uit zich bijvoorbeeld in het verlengen van de tunnel, het verdiept aanleggen van de weg richting knooppunt Ommedijk en het landschappelijk inpassen van die verdiepte ligging. Het tracé voldoet aan alle wettelijke milieunormen en voorziet daarmee in een acceptabel woon- en leefklimaat. Om die reden menen Provinciale Staten dat van strijd met een goede ruimtelijke ordening geen sprake is.

- 17.16 Appellant vindt het onbegrijpelijk en bestuurlijk gezien verwerpelijk dat niet van meet af aan is gekozen voor een andere tracering van de RijnlandRoute, waarbij met een boog van minimaal 300 meter om de woningen van appellant en de bewoners van de Stevenshof wordt gegaan. Gezien de enorme nadelen en kosten die appellant en deze bewoners tegemoet zien bij ongewijzigde inpassing van de RijnlandRoute stelt appellant dat het beroep van GS op het kostenargument ongeloofwaardig en onevenredig is.

Reactie:

Vanwege de aansluiting van de nieuwe wegverbinding op de A4 en de A44 is sprake van een aantal dwangpunten waar het ontwerp aan dient te voldoen. Bovendien is gezocht naar een zo beperkt mogelijke versnippering van het buitengebied. Een meer westelijke ligging van het tracé was om die reden niet mogelijk.

- 17.17 Appellant stelt dat nader onderzoek door de StAB naar verlenging van de boortunnel tot voorbij de Veenwatering, ergo zo dicht mogelijk tegen de A44 aan, met aanpassing van de snelheidslimiet op de A44 en nader onderzoek naar het behoud van de aansluiting Leiden-Zuid alsnog moet plaatsvinden nu de verbetervoorstellen die mede namens appellant zijn ingediend op voorhand zijn afgewezen.

Reactie:

Vanuit diverse burgerinitiatieven zijn alternatieven aangedragen waarin een boortunnel werd voorgesteld met een tunnelmond vlakbij de A44. Hoewel vanuit het oogpunt van milieueffecten een verdere verlenging niet noodzakelijk is, zijn ze toch door verweerder onderzocht. Uiteindelijk zijn ze om uiteenlopende redenen afgefallen. Op grond van de Richtlijn 'Wegontwerp in tunnels: Convergentie- en divergentiepunten in en nabij tunnels', versie 1.1 van 31 juli 2008, gelden minimale afstanden voor splitsingen en in- en uitvoegstroken nabij tunnels. Deze minimale afstanden zijn samengesteld uit de combinatie van turbulentieafstand van de convergentie- en divergentiepunten en de afstand waarbinnen de weggebruikers gefixeerd zijn op de tunneluitgang of -ingang of de afstand die weggebruikers nodig hebben om te wennen aan de overgang van licht naar donker (en vice versa). Na de tunnelmond volgt in westelijke richting eerst een splitsing tussen verkeer richting A44 Den Haag en A44 Amsterdam en vervolgens volgt een uitvoegstrook voor verkeer richting de A44 Amsterdam en Leiden-Zuid. Deze twee divergentiepunten delen hetzelfde puntstuk. Dit puntstuk is maatgevend voor de afstand tot de tunnelmond en dient volgens de richtlijn een minimale afstand van 750 meter te hebben. Wordt de tunnel langer dan komt het puntstuk in de tunnel te liggen.

In de hiervoor genoemde Richtlijn uit 2008 is aangegeven dat dit, bij uitzondering, alleen te overwegen is wanneer het door geografische omstandigheden niet mogelijk is een convergentiepunt of divergentiepunt buiten de tunnel aan te leggen. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is dit een zeer onwenselijke situatie. Ook is het noodzakelijk om bij de ligging van een dergelijk punt in de tunnel diverse risicoverlagende en kostbare maatregelen te treffen.

De kosten voor een verlenging van de boortunnel tot aan de A44 én de maatregelen die getroffen moeten worden in het kader van de verkeersveiligheid zijn hoog en daarom financieel niet haalbaar.

De milieueffecten van een verlenging van de tunnel tot aan de A44 zijn positief voor wat betreft de ligging in de Papewegsepolder en dus voor de bewoners aan de zuidkant van de Stevenshof. De milieueffecten verergeren echter voor de bewoners aan de westkant van de Stevenshof, omdat de tunnelmond dichterbij deze woningen komt te liggen.

Provinciale Staten benadrukken nogmaals dat het vanuit milieuoptiek niet nodig is om de tunnel verder door te trekken. Daar komt bij dat wel degelijk tegemoet wordt gekomen aan de belangen van omwonenden door tussen knooppunt Maaldrift en de tunnel bij Voorschoten de weg verdiept aan te leggen. Daarmee wordt de RijnlandRoute in het landschap ingepast en blijven zichtlijnen behouden.

De manier waarop de RijnlandRoute landschappelijk wordt ingepast en de impact op de omgeving, is goed te zien op de visualisatie die te zien is via: http://www.rijnlandrouteinbeeld.nl/#Stevenshof_maaiveld/Toekomstige_situatie/ Via de visualisatie is het zicht in beeld gebracht vanaf het Tine Tammespad, hetgeen dichterbij het tracé is gelegen dan de woning van appellanten aan de Maria Rutgersweg.

Provinciale Staten hebben, kortom, in alle redelijkheid kunnen besluiten de tunnel niet richting A44 door te trekken.

18 De heer T.B.P. Lamme en mevrouw L.A. van Albada

*Appellanten zijn woonachtig aan de Vlietweg 92 te (2323 LG) Leiden. De woning van appellanten ligt op circa 280 meter van de toekomstige oostelijke tunnelmond. Verder ligt de woning op circa 1.111 km van het huidige tracé van de A44 en op 1.035 km van het toekomstige tracé van de A44. De situatie van appellanten is weergegeven op **bijlage 27**.*

Het beroep van appellanten is gericht tegen het Inpassingsplan en het Tracébesluit A4. Tegen beide besluiten is een afzonderlijk beroepschrift ingediend. De beroepsgronden worden hierna apart behandeld.

De zienswijze van appellanten over het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan onder hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.48 (aanvullend voor appellanten).

De zienswijze van appellanten over het ontwerp-Tracébesluit A4 is behandeld in de Nota van Antwoord Tracébesluiten onder hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.3.30 (aanvullend voor appellanten).

Beroepsgronden ten aanzien van beide besluiten:

- 18.1 Appellanten stellen dat als gevolg van het aan te leggen knooppunt en de aanleg van de tunnel de verkeersintensiteit zal toenemen, dit zou gepaard gaan met de nodige geluids- en milieuoverlast. Appellanten menen dat zij niet meer ongestoord in hun tuin kunnen zitten of hun ramen open kunnen hebben. Zij stellen dat een acceptabel woon- en leefklimaat derhalve geenszins is gegarandeerd. Appellanten blijven daarom van mening dat zij daarmee onevenredig in hun woon- en leefklimaat worden aangetast.

Reactie:

Appellanten zijn woonachtig op circa 280 meter van de toekomstige oostelijke tunnelmond en op 1.035 km van het toekomstige tracé van de A44. Vanwege de overlap van de nieuwe verbindingsweg en de aanpassingen aan de A4 is een dubbele beoordeling uitgevoerd. Op die manier is de geluidsbelasting op de woning van appellanten conform de Wet geluidhinder (Wgh) en de Wet milieubeheer (Wm) berekend.

In de huidige situatie is de geluidsbelasting vanwege de A4 bij het huidige geluidsproductie plafond op de woning van appellanten 52 dB. In de toekomstige situatie zal deze geluidsbelasting niet toenemen doordat er geluidsreducerende maatregelen worden getroffen, zoals toepassing van geluidsreducerend asfalt (wegdektype ddB) op de verbindingbogen tussen de nieuw aan te leggen

verbindingsweg en de A4 en door toepassing van dubbellaags ZOAB op de hoofdrijbanen van de A4.

Zie Akoestisch onderzoek Inpassingsplan, hoofdrapport, blz. 58-60 (bijlage 3 bij de Toelichting op het Inpassingsplan) en Akoestisch onderzoek Tracébesluit A4, deelrapport specifiek, blz. 39 en bijlage A blz. 14 van 86 (bijlage 6B bij het Tracébesluit A44).

De verbindingsweg tussen de A4 en A44 beoordeeld als nieuw aan te leggen weg onder het regime van de Wgh in het Akoestisch onderzoek bij het Inpassingsplan. Uit het Akoestisch onderzoek bij het Inpassingsplan volgt dat de geluidsbelasting van de nieuwe verbindingsweg maximaal 48 dB zal bedragen. Deze geluidsbelasting wordt behaald door toepassing van geluidsreducerende maatregelen, zoals toepassing van geluidsreducerend asfalt (wegdektype ddB) op de verbindingsbogen van het de A4. Daarmee wordt de grenswaarde ingevolge de Wgh vanwege de nieuwe verbindingsweg niet overschreden.

Zie Akoestisch onderzoek Inpassingsplan, hoofdrapport, blz. 161 (bijlage 3 bij de Toelichting op het inpassingsplan).

Ten aanzien van de gevolgen van het Inpassingsplan voor de luchtkwaliteit wordt vooropgesteld dat de RijnlandRoute is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Op basis daarvan wordt geborgd dat van overschrijding van grenswaarden op het punt van luchtkwaliteit geen sprake is. Ingevolge artikel 5.16, derde lid, Wm vindt daarom geen afzonderlijke toets plaats aan de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden. Het NSL zorgt ervoor dat overal in Nederland aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan, ook ter plaatse van de woning van appellanten.

Zie 6^e NSL Melding 2014, projectnummers 2002, 2003, 2004, 2004a en 2004b.

Na het doen van de NSL melding, is evenwel besloten om de boortunnel te verlengen. Om die reden is specifiek bij de tunnelmonden aanvullend onderzoek uitgevoerd.

Zie de Achtergrondnotitie luchtkwaliteit d.d. 9 september 2014 (bijlage 6 bij de toelichting op het Inpassingsplan).

Daaruit volgt dat er in de plansituatie (2020) nergens op de wettelijke beoordelingspunten een overschrijding van de grenswaarden van de relevante luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en ultrafijnstof (PM_{2,5}) optreedt. Ter hoogte van de tunnelmonden is wel sprake van een concentratie NO₂ die boven de grenswaarde van 40 µg/m³ ligt, maar hier is geen sprake van een wettelijk toetspunt. Er is namelijk geen sprake van functies waar mensen langdurig

verblijven. De mogelijke korte blootstelling is niet significant in relatie tot de middelingstijd van 1 jaar die geldt voor de jaargemiddelde concentratie NO₂. Uit het blootstellingscriterium van artikel 22, lid 1, onder a, j^o artikel 65 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 volgt dat er daarom geen toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt.

Ingevolge vaste jurisprudentie geldt dat indien wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit, daarmee ook het belang van de volksgezondheid is geborgd.

Zie: AbRvS 10 juli 2013, 201209433/1 en AbRvS 13 maart 2013, 201208110/1/R3, r.o. 28.3.

- 18.2 Appellanten merken op dat de woning van appellanten is gebouwd op veengrond en daarmee gevoelig is voor scheurvorming. Het zou voor hen nog steeds niet duidelijk zijn of hun woning kan worden gehandhaafd vanwege de korte afstand tot de tunnel(mond) in relatie tot het grote werkterrein dat de uitvoering nodig zal hebben. Zij stellen dat de kans op onherstelbare schade aan hun woning ten gevolge van de aanleg van het tracé en de aanleg en realisatie van de tunnel(mond) zeer groot is. Appellanten zouden zelfs in dit stadium nog geen idee hebben welke maatregelen worden genomen om te voorkomen dat er schade aan hun woning/perceel ontstaat. Zij wijzen erop dat zij gehouden zijn hun woning twee keer twee weken te verlaten ten tijde van de aanleg van de tunnel vanwege grote veiligheidsrisico's volgens het rapport van Grontmij.

Reactie:

Het tracé van de RijnlandRoute raakt het perceel en de woning van appellanten niet. Er is onderzoek uitgevoerd naar de kans en het risico van zettingen. Uit dit onderzoek volgt dat de kans op zettingen bij een aantal woningen niet geheel is uitgesloten, waaronder de woning van appellanten.

Tijdens de gebruiksfase is ter hoogte van de aansluiting van de boortunnel op de startschacht een minimale gronddekking aanwezig van circa 6 meter. Voor de gebruiksfase is dat voldoende. Tijdens de bouwfase is een grotere gronddekking noodzakelijk in verband met het verzekeren van voldoende stabiliteit aan het zogenaamde graaffront van de boortunnel. Een minimaal benodigde gronddekking tijdens de bouwfase (tijdens het boren van de tunnel) bedraagt 11 meter (gelijk aan ongeveer één tunneldiameter). Tijdens de bouwfase is daarom een tijdelijke voorbelasting noodzakelijk. De woning van appellanten valt echter buiten het invloedsgebied van de aan te brengen tijdelijke ophoging en zal daarom naar verwachting geen gevolgen hiervan ondervinden.

Wel valt de woning van appellanten binnen het invloedsgebied van de boortunnel. Tijdens de bouw zijn er twee periodes van enkele dagen waarbij de boormachine zich in de directe nabijheid van de panden bevindt. Onder normale omstandigheden kan de tunnelboring onder deze panden plaatsvinden zonder constructieve schade aan deze panden. Wel bestaat er een kans op een lichte (toename van) scheurvorming. Tijdens het boorproces vindt constante monitoring van verzakkingen op het maaiveld plaats, zodat de aannemer snel kan ingrijpen als zich te grote verzakkingen voordoen. Bij kritische woningen en panden - waaronder ook de woning van appellant begrepen - zal ook monitoring plaatsvinden om schade aan de woning zoveel mogelijk te beperken. Voorafgaand aan de werkzaamheden voert de aannemer een nulmeting naar de uitgangssituatie van alle woningen en panden binnen het invloedsgebied uit, zodat na uitvoering van de werkzaamheden bepaald kan worden of de schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden.

In uitzonderlijke gevallen kunnen problemen optreden ten aanzien van de zogenaamde stabiliteit van het boorfront. Dat houdt in dat op de diepte van de boortunnel bij het graafwiel aan de voorzijde zich te grote grondvervormingen voordoen. In zo'n geval kan zich direct constructieve schade voordoen aan de panden en zouden mogelijk veiligheidsrisico's kunnen ontstaan. Daarom dienen er preventieve veiligheidsmaatregelen te worden getroffen. In principe is het voldoende dat appellanten in de periode waarin de boormachine hun woning passeert, tijdelijk zekerheidshalve ergens anders verblijven. Daarover moeten minnelijke afspraken worden gemaakt.

- 18.3 Appellanten wonen in het verlengde van het aan te leggen knooppunt Vlietland. Zij stellen dat ze straks direct zicht hebben op de bijna 9,5 meter hoge 'fly-over' die in het bestreden besluit wordt voorgesteld. Appellanten menen dat de in de Nota van Antwoord genoemde verwachting dat de beplanting het zicht hierop zal ontnemen, onvoldoende is om hun zorgen weg te nemen. Ook stellen appellanten dat zij straks direct zicht hebben op de tunnel(mond) en het dienstgebouw, die volgens de verbeelding behorende bij het ontwerp-Inpassingsplan waren gepland op een afstand van tweehonderd meter van de woning van appellante. Zij stellen dat uit de thans voorliggende verbeelding volgt dat het dienstgebouw is opgeschoven richting de woning van appellanten. Dit, in tegenstelling tot hetgeen in de Nota van Antwoord is opgenomen, namelijk dat met het verlengen van de tunnel het dienstgebouw op grotere afstand van de Vlietweg komt te staan. Appellanten kunnen zich er niet mee verenigen dat de tunnel wel, maar de tunnel(mond) en het dienstgebouw niet tweehonderd meter opschuiven. Dat geldt temeer omdat niet uit de Nota van Antwoord blijkt dat de tunneldienstgebouwen uit het zicht van omwonenden moeten komen te liggen. Appellanten trekken in twijfel dat de geplande grondwal van circa 1 meter hoogte en beplanting op de kop van de tunnel(mond) ervoor zullen zorgen dat de geluids- en lichtoverlast voor bewoners aan de Vlietweg zal worden beperkt.

Reactie:

Appellanten hebben in de huidige situatie vrij uitzicht vanuit hun woning richting de A4. Met de aanleg van de RijnlandRoute wordt op circa 1 km afstand de fly-over gerealiseerd. Op circa 180 meter komt het tunneldienstgebouw. De woning van appellanten is gelegen op circa 280 meter van de tunnelmond en de tunnelwand bij de verdiepte ligging na de tunnelmond richting de A4.

Het uitzicht van appellanten zal enigszins wijzigen door realisatie van het knooppunt Hofvliet, zoals weergegeven op de visualisatie die als **bijlage 28** is gevoegd. Er bestaat evenwel geen blijvend recht op vrij uitzicht. Aan een geldend planologisch regime kunnen immers geen blijvende rechten worden ontleend. Op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen kunnen andere bestemmingen en voorschriften vastgesteld worden.

Zie onder meer AbRvS 2 maart 2015, nr. 201409676/1/R3 en 201409676/2/R3 en AbRvS 18 februari 2015, nr. 201308323/1/R2 en 201407752/1/R2.

Knooppunt Hofvliet is zo compact mogelijk ontworpen om richting het Groene Hart een zoveel mogelijke open polder te behouden. Het tunnelgebouw is ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan circa 80 meter verschoven naar het oosten en komt daardoor op groter afstand van de woning van appellant te liggen. Beplanting rondom het tunneldienstgebouw zal het zicht van appellanten op de fly-over, het tunneldienstgebouw en de tunnelmond ontnemen. Verder zal de beplanting ook eventuele lichtoverlast vanaf De Hofvlietweg voor appellanten voorkomen. De inrichting van de omgeving van het tunneldienstgebouw en de vormgeving van het gebouw zelf worden uitgewerkt en vastgelegd in het Esthetisch Programma van Eisen als onderdeel van de uitvraag aan marktpartijen.

Zie Inpassingsvisie en landschapsplan (bijlage 19 bij de Toelichting op het inpassingsplan), blz. 117-120.

Beroepsgronden Tracébesluit A4:

- 18.4 Appellanten wijzen op de vlak achter de Vlietweg geplande ontsluitingsweg (omleiding Hofvlietweg) die het recreatiegebied Vlietland moet ontsluiten. Zij stellen dat de hoeveelheid autoverkeer aanzienlijk zal toenemen waardoor de geluids- en milieuoverlast voor de bewoners van de Vlietweg nog groter zal worden. Appellanten menen dat het feit dat de tunnel met 200 meter wordt verlengd dit niet anders maakt. Appellanten zijn van mening dat voor de Hofvlietweg moet worden gekozen voor een tunnel onder de nog aan te leggen kunstwerken/viaducten. In de Nota beantwoording zou niet gemotiveerd zijn aangegeven dat dit financieel niet haalbaar zou zijn, hetgeen volgens appellanten in strijd is met het motiveringsbeginsel.

Reactie:

Appellanten vrezen dat ten gevolge van de omleiding van de Hofvlietweg de geluids- en milieuoverlast zal toenemen. Met het verlengen van de tunnel komt de omgelegde Hofvlietweg echter op grotere afstand van de Vlietweg en de woning van appellanten te liggen. Dat leidt tot milieuvoordelen. Voor zover appellanten menen dat sprake is van geluid- en milieuoverlast wordt gewezen op de reactie op 18.1.

Wat betreft de ondertunneling wordt het volgende opgemerkt.

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

Zie bijvoorbeeld:

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

- 18.5 Appellanten stellen dat in het Tracébesluit geen geluidwerende voorzieningen zijn opgenomen richting de woningen aan de Vlietweg en recreatiegebied Vlietland. Het geplande geluidscherm van 5 meter hoog op de westelijke rijbaan A4 tussen km. 39.0 en km. 40.0 ligt niet ter hoogte van de woning van appellanten. Zij stellen met betrekking tot hetgeen in de Nota van Antwoord is opgemerkt ten aanzien van het niet overschrijden van de toetswaarden door toepassing van geluidsreducerend wegdek dat het niet duidelijk is of en in hoeverre bij het vaststellen van de geluidswaarden rekening is gehouden met de aanzienlijke toename van het snelverkeer ten gevolge

van de aan te leggen tunnel die op geringe afstand van de woning van appellanten boven het maaiveld uitkomt.

Reactie:

Zoals in de reactie onder 18.1 is uiteengezet worden wel degelijk een geluidsbeperkende maatregelen getroffen, namelijk toepassing van geluidsreducerend asfalt. Zo wordt wegdektype dunne deklaag B op de verbindingbogen tussen de nieuwe verbindingsweg en de A4 aangebracht en dubbellaags ZOAB op de A4. Dit is voldoende voor een aanvaardbare geluidsbelasting ter hoogte van de woning van appellanten in de toekomstige situatie. In de Akoestische onderzoeken is bij het vaststellen van de geluidsreducerende maatregelen en het effect daarvan rekening gehouden met de verkeersintensiteiten. Het plaatsen van een geluidscherm ter hoogte van de woning van appellanten is niet nodig. De geluidsbelasting vanwege de A4 is in de huidige situatie 52 dB Lden:gpp bij het huidige geluidsproductieplafond en blijft in de toekomstige situatie ook 52 dB Lden:gpp bij het nieuwe geluidsproductieplafond. De geluidsbelasting ten gevolge van de nieuwe verbindingsweg zal maximaal 48 dB Lden:gpp bedragen.

Beroepsgronden Inpassingsplan:

- 18.6 Appellanten stellen dat volgens de oorspronkelijke plannen het tracé circa 480 meter noordelijker van de woning van appellanten zou komen te liggen. Ten gevolge van een verschuiving richting Vlietland ligt hun woning thans binnen de grenzen van het plangebied. Appellanten hebben dan ook ernstige bezwaren tegen het Inpassingsplan als geheel. Zij stellen dat op de oorspronkelijke locatie veel meer ruimte is voor de aanleg van het tracé onder meer vanwege de geringe bebouwing daar. De bewoners van de Vlietweg zullen dan veel minder overlast ervaren van onder meer geluid, stank en fijnstof. Zij stellen dat de kans op schade aan hun woningen tijdens de aanleg en na realisatie van de tunnel aanzienlijk geringer is dan met het vastgesteld Inpassingsplan het geval is. Appellanten stellen dat volgens de Nota van Antwoord Provinciale Staten van mening zijn dat met de verlenging van de tunnel de Hofvlietweg op grotere afstand van de bebouwing komt te liggen. Daarnaast zou volgens Provinciale Staten in het huidige plan geen fietsverbinding meer zijn opgenomen ter hoogte van de tunnelmond richting de Vlietweg. Appellanten kunnen Provinciale Staten hierin niet volgen. Er zou niet op worden ingegaan dat het tracé oorspronkelijk 480 meter noordelijker was gepland. Daarmee zou het voor appellanten nog steeds onduidelijk zijn waarom voor de huidige ligging van het tracé is gekozen, wat een slechtere optie zou lijken. Volgens appellanten is hiermee in strijd met het motiveringsbeginsel gehandeld.

Reactie:

Het door appellanten genoemde tracé betreft een van de onderzochte varianten van het alternatief Zoeken naar Balans die in het MER 2^e fase is onderzocht. In dit MER zijn twee tracés uitgewerkt voor de ligging van de RijnlandRoute in de Oostvlietpolder: een zuidelijke en noordelijke ligging. Er is gekozen voor de zuidelijke ligging in de Oostvlietpolder, omdat deze variant minder negatieve gevolgen heeft voor het landschap en de cultuurhistorie. Voor het overige verwijzen Provinciale Staten naar paragraaf 2 van de Inleiding van dit verweerschrift.

- 18.7 Appellanten stellen dat het niet helder is wat de aard en omvang van het dienstgebouw wordt. Zij hebben geen idee wat hen te wachten staat. Dat is in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel. Gewezen wordt op dat in de Nota van Antwoord is opgenomen dat tunneldienstgebouwen zoveel mogelijk worden beperkt in omvang, terughoudend in vormgeving, ingepast in gebiedseigen beplanting en grotendeels liggen uit het zicht van omwonenden en vanaf recreatieve routes. Appellanten stellen dat het dienstgebouw exact in het verlengde van hun woning komt te liggen. Voorts wordt blijkens de verbeelding opeens een parkeerplaats bij het dienstgebouw gesitueerd aan de zijde van de woning van appellanten. Zij stellen dat het meer voor de hand ligt deze aan de achterzijde van het dienstgebouw te realiseren. Appellanten zijn van mening dat door de maximaal toegestane hoogte van het dienstgebouw van 5 meter het vrije uitzicht en de lichtinval in hun woningen verloren gaan. Daar zou geen rekening mee zijn gehouden. Appellanten stellen dat een bezonningsonderzoek wel voor de hand had gelegen, zeker nu de situering van het dienstgebouw is verschoven in de richting van de woning van appellanten. Zij wijzen erop dat het water dat op de verbeelding bij het ontwerp-Inpassingsplan nog was gepland tussen het dienstgebouw en de woning van appellanten, nu aan de achterzijde van het dienstgebouw is geplaatst.

Reactie:

Met het verlengen van de tunnel is ook het dienstgebouw op grotere afstand van de woning van appellanten te komen liggen, namelijk op circa 180 meter van de woning van appellanten. Om het dienstgebouw komt een wal en tussen het dienstgebouw en de woning van appellanten wordt op een afstand van circa 130 meter van de woning van appellanten nieuwe beplanting aangelegd. Daarmee hebben appellanten geen zicht op het dienstgebouw. Voor het overige wordt op dit punt gewezen op de reactie onder 18.3.

Gelet op de afstand van het dienstgebouw tot de woning van appellanten en gelet op de maximale bouwhoogte van 5 meter is een bezonningsonderzoek niet noodzakelijk.

Zie artikel 14.2.1 van de planregels van het Inpassingsplan en Inpassingsvisie en landschapsplan (bijlage 19 bij de Toelichting op het inpassingsplan), blz. 118.

Voor zover appellanten wijzen op de lokalisering van de parkeerplaats bij het dienstgebouw is van belang dat parkeerplaatsen niet in het Inpassingsplan worden vastgelegd. De parkeerplaats bij het dienstgebouw valt onder de bestemming 'Verkeer'. De locatie voor de parkeerplaatsen vormt een onderdeel van de nadere uitwerking en ligt dus nog niet vast.

- 18.8 Appellanten stellen dat uit de stukken duidelijk wordt dat een verhoogde tunnelwand van ongeveer 1,6 meter bij de verdiepte bak van de RijnlandRoute richting A4 zal worden gerealiseerd. Zij stellen dat dit visueel niet fraai is en dat het bovendien de vraag is of het voldoende effectief is om geluidsoverlast tegen te gaan.

Reactie:

Appellanten hebben vanuit hun woning geen zicht op de tunnelwand. De woning van appellanten is gelegen op circa 280 meter van de tunnelmond. Tussen de woning van appellanten en de tunnelmond en tunnelwand, bevindt zich bovendien het dienstgebouw. Rondom dit dienstgebouw wordt vanwege de noodzakelijke waterkering ook een talud aangebracht. Verder wordt rondom nieuwe beplanting aangelegd om het zicht op het dienstgebouw zoveel mogelijk te ontnemen.

Zie Inpassingsvisie en landschapsplan (bijlage 19 bij de Toelichting op het inpassingsplan), blz. 117-120.

Ter hoogte van de tunnelwand bij de verdiepte ligging na de tunnelmond richting de A4 varieert de hoogte van het tussen -1,45 m en -1,75 m NAP. De bakrand ligt op -0,1 m NAP zodat deze een waterkerende functie heeft. De hoogte van de tunnelwand varieert daarmee tussen de 1,35 en 1,65 m. Om de constructie aan het zicht te onttrekken wordt tegen de bakrand een grond talud aangebracht met een helling 1:3, waardoor de rand landschappelijk wordt ingepast. Daarnaast werken de verhoogde bakrand en het talud ook geluidswerend.

- 18.9 Appellanten stellen dat de aanleg en realisatie van de tunnel(mond) met dienstgebouw grote gevolgen zal hebben voor de grond en daarmee voor de afvoer van het overtollige water. De ontwikkeling zou zorgen voor een extra verharding en de effecten hiervan zouden onvoldoende in kaart zijn gebracht net als de te nemen maatregelen. In de Nota van Antwoord zou hierop niet afdoende zijn ingegaan, aldus appellanten.

Reactie:

Anders dan appellanten stellen, zijn de effecten van het project, in het bijzonder de tunnel en de verdiepte ligging, ten aanzien van grond(water) wel degelijk in beeld gebracht.

De berekende grondwaterstandsveranderingen ten gevolge van de verdiepte ligging en tunnel zijn voor de zuidelijke tunnelmond maximaal 0,2 m. De woning van appellanten is buiten het invloedsgebied gelegen. Aan weerszijden van het wegontwerp worden nieuwe watergangen aangelegd. Op die manier worden de effecten verder verkleind.

Verder blijkt uit het grondwatermodel dat ter plaatse van de geboorde tunnelbuis geen veranderingen optreden in de grondwaterstand doordat de tunnelbuis zich volledig in het eerste watervoerend pakket bevindt. De afname in doorlatend vermogen in deze bodemlaag is niet dusdanig dat er opstuwning van het grondwater optreedt. De tunnelbuis ligt bovendien parallel aan de grondwaterstroming in het eerste watervoerende pakket.

Zie Deelrapport Water Tracébesluiten/Inpassingsplan RijnlandRoute, 12 november 2014, p. 33-35.

De tunnel heeft geen effect op het oppervlaktewater. De zuidelijke tunnelmond leidt wel tot aanpassingen in het oppervlaktewatersysteem. De tunnelmond wordt ter plaatse van de watergang Voorboezem Hofland gerealiseerd. Deze watergang dient daarom te worden ingekort en de locatie van het gemaal komt te vervallen. Een en ander brengt mee dat de waterstructuur in de Oostvlietpolder moet worden aangepast, zodat water naar een ander deel van de polder wordt afgevoerd en geloosd op het Rijn-Schiekanaal.

Zie Deelrapport Water Tracébesluiten/Inpassingsplan RijnlandRoute, 12 november 2014, p. 50-51.

- 18.10 Appellanten stellen dat rechtszekerheid wordt geschaad door de regeling dat Gedeputeerde Staten ingevolge artikel 14.4 bij de omgevingsvergunning kunnen toestaan dat de wegas twee meter naar beide zijden verschoven mag worden en dat de tunnel mag worden verlengd.

Reactie:

Om voorafgaand en ten tijde van de uitvoering enige flexibiliteit te behouden is onder meer de door appellanten genoemde regel opgenomen in het Inpassingsplan. Dit leidt ertoe dat de tunnel hooguit twee meter richting de woning kan worden verplaatst. Op een afstand van 180 meter is dat verwaarloosbaar. De rechtszekerheid komt hiermee niet in het geding.

19 W. Leeuwenburgh

Appellant woont aan de Cor van Osnabruggelaan 104 te Voorschoten. De woning ligt op ruim 2 kilometer ten zuidwesten van het tracé van de RijnlandRoute. De situatie van appellant is aangegeven op bijlage 29 bij dit verweerschrift.

Het beroep van appellante richt zich tegen het Inpassingsplan.

De zienswijze van appellante omtrent het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder A207 (aanvullend voor appellante).

Ontvankelijkheid

Gelet op de afstand van ruim 2 kilometer tussen de woning van appellant en het tracé van de RijnlandRoute en het feit dat de woning is gelegen in een woonwijk en dus van het tracé door bebouwing is afgeschermd, kan appellant ten aanzien van het Inpassingsplan niet worden aangemerkt als belanghebbende in de zin van artikel 1:2 Awb. Appellant dient niet-ontvankelijk te worden verklaard.

Zie AbRvS 13 februari 2013, zaaknummer 201205534/1/R2 (Inpassingsplan Verbindingsweg Houten-A12), r.o. 2.3 en AbRvS 6 juli 2011, zaaknummer 201000998/1/M2 (Tracébesluit A4 Delft-Schiedam), r.o. 2.2.2.

Subsidiair, voor het geval uw Afdeling het beroep van appellant wel ontvankelijk acht, merken Provinciale Staten het volgende op.

Beroepsgronden

- 19.1 Volgens appellant hebben Provinciale Staten de zienswijzen samengevat, lastige opmerkingen weggelaten en grotendeels geen antwoord gegeven. Appellant geeft aan dat zijn beroep ten aanzien van deze handelwijze betreffende de minachtende en discriminerende behandeling van burgers, is weergegeven in zijn zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan en de uiteindelijk reactie daarop van de provincie (de Nota van Antwoord).

Reactie:

Omtrent het ontwerp-Inpassingsplan en het bijbehorende ontwerpbesluit hogere grenswaarden zijn in totaal 238 zienswijzen naar voren gebracht. Gelet op dit grote aantal zienswijzen is ervoor gekozen om de zienswijzen thematisch te beantwoorden. Bij deze keuze heeft onder meer een rol gespeeld dat veel indieners dezelfde onderwerpen aan de orde hebben gesteld. Waar de individuele situatie van een

indiener daartoe aanleiding gaf, is ingegaan op die specifieke situatie. Daartegen verzet artikel 3:46 van de Awb zich niet. Dat niet op ieder argument ter ondersteuning van een zienswijze afzonderlijk is ingegaan, betekent niet dat het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan en het Besluit hogere grenswaarden onvoldoende zijn gemotiveerd.

Zie (o.m.):

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

19.2 Appellant stelt dat in de periode 2003 – 2013 steeds duidelijker is geworden dat de provincie het onderscheid tussen "conventioneel" bouwen van tunnels en "boren van tunnels in slappe grond", niet kent of wil kennen. Appellant geeft aan dat sinds 2004 voor een RijnlandRoute tussen A4 en A44 globaal een zestal realistische boortunnelvarianten zijn voorgesteld. Hij verwijst voor een samenvatting naar zijn brief, met bijbehorend kaartje, aan de gedeputeerde. Volgens appellant is geen van die boortunnelvarianten formeel in de studie RijnlandRoute gezien. Appellant stelt dat zelfs de keuze, eind 2013, van een boortunnel onder Voorschoten in de studie niet voorkomt. Conventioneel gebouwde tunnels zijn gezien onder de (oever van de) Korte Vliet/Oude Rijn en onder de Churchillaan/Dr. Lelylaan. Volgens appellant heeft jaren geleden wel terloops een vluchtige beoordeling van een boortunnel onder het tracé van de bestaande spoorweg Leiden-Alphen aan den Rijn plaats gevonden, maar zelfs die gedachte is volgens hem om onduidelijke redenen buiten de studie gebleven. Volgens appellant zijn de voordelen van het boren van tunnels ten opzichte van conventionele gebouwde wegen en tunnels zijn volgens appellant in de studie geheel buiten beeld gehouden, en zijn in het algemeen kort samengevat:

1. milieuvriendelijker voor de omgeving, vooral in de veeljarige bouwfase;
2. er ontstaat een veelheid aan realistische mogelijkheden voor kortere tracés en tracés die onder andere ook een positievere bijdrage aan de economie van vooral Leiden kunnen geven dan het "Zoeken naar Balans" tracé;
3. er kan geheel of gedeeltelijk worden vermeden dat de thans voorziene verbreding van de A4 en A44 nodig is met alle milieu en kosten voordelen van dien;
4. er kunnen voor veel relaties kortere rijafstanden ontstaan, wat op jaarbasis miljoenen (vracht)auto-kilometers en veel tijd bespaart;
5. door kortere tracés, bouwkostenbesparingen elders en kostenbesparingen voor gebruikers kunnen interessantere prijs/kwaliteit verhoudingen optreden;
6. er ontstaan diverse mogelijkheden voor ongelijkvloerse kruisingen met aansluitingen in Leiden aan het onderliggende wegennet;

7. er wordt daardoor bereikt dat een aanzienlijk hoger percentage verkeer ondergronds kan worden afgewerkt in plaats van over lokale Leidse wegen, de veronderstelling waar is dat slechts 20% van het verkeer op het betreffende deel van de RijnlandRoute ten opzichte van Leiden doorgaand verkeer is;
8. er ontstaat de mogelijkheid van opvang en reiniging van verontreinigde lucht
9. per saldo verbetert eveneens de verkeersveiligheid;
10. wellicht bestaat bij een aantal andere varianten dan het door de provincie gekozen tracé de mogelijkheid de bestaande aansluiting Leiden-Zuid aan de A44 te handhaven.

Reactie:

Het voorkeursalternatief dat in het Inpassingsplan wordt mogelijk gemaakt voorziet in een boortunnel van circa 2.500 meter lang in de verbinding tussen de A4 en de A44. De keuze voor dit voorkeursalternatief is bijzonder zorgvuldig tot stand gekomen, zoals in de Inleiding van dit verweerschrift onder 2 is toegelicht.

De boortunnelvarianten die appellant heeft voorgesteld zien op de tracés Zoeken naar Balans, Korte Vliet, Churchilllaan, Spoorbaan en Trekvliet/Spoorbaan. Al deze tracés zijn in de voorbereiding van het Inpassingsplan beschouwd, maar om verschillende redenen afgevallen. Uiteindelijk is voor het tracé Zoeken naar Balans gekozen, met ook een boortunnel (in plaats van de eerder voorziene verdiepte ligging). Daarmee wordt dus een van de door appellant voorgestelde varianten gevolgd.

De mogelijkheid om een boortunnel aan te leggen, maakt niet dat een van de andere door appellant voorgestelde varianten alsnog de voorkeur zou moeten krijgen. Van belang is dat, behalve Zoeken naar Balans, alle varianten door Leiden heen lopen. Appellant geeft aan dat het voordeel daarvan is dat er dan aansluitingen kunnen worden gemaakt op het onderliggende weggennet. Hierover het volgende.

In een tunnel met de gewenste aansluitingen voor het onderliggend weggennet van Leiden op de doorgaande tunnelbuis in elke richting, is qua functionaliteit in de tunnelwetgeving niet voorzien. Een dergelijke tunnel verhoudt zich ook niet goed met de tunnelveiligheidseisen. Artikel 6.45, lid 1, van het Bouwbesluit 2012 bepaalt dat een rijbaan in de tunnel hetzelfde aantal rijstroken heeft als ervoor en dat een wijziging van het aantal rijstroken op voldoende afstand vóór de tunnel moet plaatsvinden. Dit om onrustige verkeersbewegingen (weefbewegingen) in een tunnelbuis te voorkomen. Op- en afritten in de doorgaande tunnelbuizen van de RijnlandRoute zouden juist voor dergelijke weefbewegingen zorgen.

- 19.3 Appellant stelt dat de RijnlandRoute tussen de A4 en de A44 een dubbelbaans autoweg lijkt te worden, dus zonder vluchtstroken. De A4 en A44 zijn autosnelwegen, dus minimaal dubbelbaans met vluchtstroken. Volgens appellant ligt het voor de hand dat

bij de aansluitingen de vormgeving daarvan duidelijk maakt dat er een categorieovergang plaatsvindt. Nu zijn volgens appelland zogenaamde autosnelwegknooppunten ontworpen die veel ruimte en bouwkosten vergen. Die vorm van aansluiten is volgens appelland alleen verantwoord als ook de RijnlandRoute tussen de A4 en A44 als autosnelweg wordt uitgevoerd. Volgens appelland kruisen autowegen en autosnelwegen standaard wel ongelijkvloers, maar worden veranderingen van wegtype voor automobilisten kenbaar gemaakt met verkeerslichten, rotondes of anderszins.

Appelland verwijst naar de zienswijze die hij aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft gestuurd. De beantwoording is volgens appelland te vaag voor woorden. Volgens hem is een zorgvuldige afweging tussen verkeersdoorstroming, ruimtebeslag, milieuaantasting, milieuhinder en verkeersveiligheid niet gegeven. Volgens appelland is de basis van het probleem dat nergens in de studie de ontwerp functie van een RijnlandRoute tussen A4 en A44 is gedefinieerd, een autowegschakel in de route N206-N11 of een autosnelwegschakel tussen A4 en A44. In dat laatste geval zou volgens appelland gezien de keuze van de provincie en de minister voor aansluitvormen het betreffende deel van de RijnlandRoute ook autosnelweg behoren te worden. Dus dubbelbaans met vluchtstroken.

Reactie:

Appelland heeft alleen beroep ingesteld tegen het Inpassingsplan. De beantwoording door de Minister van zijn zienswijze ten aanzien van de ontwerp-Tracébesluiten kan daarin niet aan de orde worden gesteld.

De uitvoering van de aansluitingen op de A4 en de A44 maken onderdeel uit van de respectievelijke Tracébesluiten en niet van het Inpassingsplan. De uitvoering van de aansluitingen kan derhalve evenmin in het beroep van appelland tegen het Inpassingsplan aan de orde worden gesteld. Overigens worden de aansluitingen gerealiseerd conform de Nieuwe Ontwerp Richtlijnen Autosnelweg (NOA).

Zie:

- Tracébesluit A4, Toelichting, blz. 18;
- Tracébesluit A44, Toelichting, blz. 19.

Daarmee is gegarandeerd dat de aansluitingen verkeersveilig zijn en voor de automobilist logisch en herkenbaar.

Het Inpassingsplan voorziet, onder meer, in de verbinding tussen de A4 en de A44. Dat wordt een provinciale weg (autoweg). Anders dan appelland stelt is het niet zo dat de overgang tussen een autosnelweg en een autoweg voor automobilisten kenbaar gemaakt moet worden met verkeerslichten of rotondes. Deze eis wordt nergens in wet- of regelgeving gesteld. En ook in de praktijk is het normaal dat een autosnelweg

overgaat in een autoweg of andersom, zonder verkeerslichten of rotonde of een dergelijke voorziening. Als voorbeeld wordt gewezen op de A9 die bij Haarlem-Zuid direct overgaat in de N206 en de A12 die bij Bodegraven direct overgaat in de N11. Het volstaat dat de toepasselijke bebording wordt aangebracht conform het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990). Daarin zal bij de uitvoering van de bestreden besluiten uiteraard worden voorzien.

- 19.4 Volgens appelland heeft de provincie pas in een zeer laat stadium ontdekt en bekendgemaakt dat de bestaande aansluiting Leiden-Zuid aan de A44, bij de thans voorgestelde autosnelwegaansluiting, moet vervallen en dat er een alternatieve aansluiting komt die op de RijnlandRoute aansluit. Volgens appelland levert dit voor veel bewoners van de Leidse wijk Stevenshof en bedrijven in de directe omgeving grote problemen op en veroorzaakt het een totaal wijzigend verkeerspatroon met nadelige gevolgen voor diverse lokale wegen waaronder vooral de parallelwegen van de A44. Volgens appelland is deze problematiek volledig onbelicht gebleven in de studie en kan zij worden meegenomen bij de beschouwing van diverse boortunnelalternatieven en/of andere aansluitingsvormen van de RijnlandRoute aan de zijde van de A44.

Reactie:

Vooropgesteld moet worden dat de aanleg van de aansluiting op de A44 en het vervallen van de afslag Leiden-Zuid vanuit Wassenaar niet voorzien is in het Inpassingsplan, maar in het Tracébesluit A44. Het beroep van appelland richt zich uitdrukkelijk alleen tegen het Inpassingsplan. Deze beroepsgrond kan reeds daarom niet slagen.

Voor de volledigheid wordt ten aanzien van de aansluiting Leiden-Zuid het volgende opgemerkt. De aansluiting Leiden-Zuid is in de huidige situatie een halve aansluiting; er is een afrit voor verkeer op de A44 vanuit Wassenaar naar de Stevenshof en een oprit voor verkeer vanuit de Stevenshof naar de A44 richting Wassenaar. Het verkeer in tegengestelde richting (Stevenshof naar A44 richting Amsterdam en v.v.) gebruikt de aansluiting Leiden-West.

Het Tracébesluit voorziet in de realisatie van het knooppunt Ommedijk, waar de verbindingsweg van de RijnlandRoute tussen de A4 en de A44 aansluit op de A44. Knooppunt Ommedijk wordt gecombineerd met de aanpassing van de aansluiting Leiden-Zuid. De fysieke ruimte ontbreekt om de bestaande op- en afrit op de A44 te behouden. Wel voorziet het Tracébesluit in een aansluiting vanuit de Stevenshof naar de nieuwe N434 (verbindingsweg A4 - A44) en andersom. Verkeer vanaf de A44 vanuit Wassenaar naar de Stevenshof en andersom kan in de plansituatie gebruik maken van de aansluiting Leiden-West.

Zie de Toelichting op het Tracébesluit A44, blz. 19/20.

Dat is een alleszins aanvaardbare route. Provinciale Staten wijzen erop dat de aansluiting Leiden-Zuid en de aansluiting Leiden-West slechts 800 meter uit elkaar liggen. De extra afstand is daarmee beperkt. De verbinding van aansluiting Leiden-West naar de Stevenshof is goed. Die wordt in de huidige situatie ook al gebruikt door het verkeer vanaf de A44 vanuit Amsterdam naar de Stevenshof en andersom.

Anders dan appellant stelt zijn de effecten van het Tracébesluit op de bereikbaarheid van de Stevenshof dus niet onderbelicht gebleven.

Ten aanzien van de afweging van alternatieven wordt voor de volledigheid opgemerkt dat de optimalisaties tussen het MER 2^e fase en het (ontwerp)Tracébesluit, waaronder het vervallen van de aansluiting Leiden-Zuid op de A44, zijn onderzocht in de "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase". Daaruit volgt dat de vergelijking van de alternatieven zoals die in het MER is uitgevoerd, niet wezenlijk verandert. De optimalisaties leiden niet tot een andere uitkomst van de weging van de alternatieven uit het MER 2e Fase. Dit is nader toegelicht in de Inleiding van dit verweerschrift onder 2 en 3.

**20 Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente
Leidschendam-Voorburg**

De zienswijze van appellant over het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.63 (aanvullend voor appellant).

Appellant heeft beroepen ingesteld tegen het Inpassingsplan en het Tracébesluit A4. De beroepsgronden tegen beide besluiten zijn gelijkloidend.

De zienswijze van appellant over het ontwerp-Tracébesluit A4 is behandeld in de Nota van Antwoord Tracébesluiten in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.20 (aanvullend voor appellant).

Ontvankelijkheid

- 20.1 Appellant is zich ervan bewust dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is op de besluiten. Appellante geeft aan dat hij de geest van die wet onderschrijft, maar stelt dat, in strijd met wat de Crisis- en herstelwet beoogt, enkel voor de vorm overleg heeft plaatsgevonden. De voorstellen van appellant om tot een aanvaardbare inpassing van de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 te komen zijn genegeerd. Derhalve ziet appellant zich genoodzaakt om de bezwaren tegen deze besluiten in de beroepsfase aan uw Afdeling voor te leggen.

Reactie:

Ingevolge artikel 1.4 van de Chw kan, in afwijking van artikel 8:1, eerste lid, van de Awb, een niet tot de centrale overheid behorende rechtspersoon die krachtens publiekrecht is ingesteld of een niet tot de centrale overheid behorend bestuursorgaan geen beroep instellen tegen een besluit van een tot de centrale overheid behorend bestuursorgaan, indien dat besluit niet is gericht tot die rechtspersoon of tot een orgaan van die rechtspersoon, onderscheidenlijk tot dat bestuursorgaan of tot de rechtspersoon waartoe dat bestuursorgaan behoort.

Het Tracébesluit A4 is een besluit van de minister. Appellant is een niet tot de centrale overheid behorend bestuursorgaan. Gelet op het gegeven dat het Tracébesluit A4 niet tot appellant of de gemeente Leidschendam-Voorburg is gericht, kon appellant tegen het Tracébesluit A4 geen beroep instellen. Het beroep van appellant tegen het Tracébesluit A4 is derhalve niet-ontvankelijk.

Vgl.:

- AbRvS 27 juni 2012, nr. 201113128/1 (Aanwijzing luchtvaartterrein Maastricht), r.o. 2.4 en
- AbRvS 7 november 2012, nrs. 201110075/1 en 201201853/1 (Tracébesluit A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven), r.o. 6.2.

Subsidiair, voor het geval uw Afdeling het beroep van appellant wel ontvankelijk acht, en voor zover het beroep betrekking heeft op het Inpassingsplan, merken verweerders het volgende op.

Beroepsgronden

- 20.2 Appellant meent dat ten aanzien van beide besluiten in strijd met het wettelijke vereiste van de voorafgaande kennisgeving van de terinzagelegging en beroepstermijn is gehandeld. Met betrekking tot het Tracébesluit wordt erop gewezen dat afdeling 3.4 van de Awb van toepassing is en derhalve artikel 3:44 en 3:12 van de Awb van toepassing zijn op de kennisgeving van de terinzagelegging. Ten aanzien van het Inpassingsplan stelt appellant dat op grond van het bepaalde in Afdeling 3.5 in samenhang met artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) het bepaalde in artikel 3:44 Awb van toepassing is op de vaststelling en bekendmaking van het Inpassingsplan. Dit wettelijk vereiste zou volgens appellant meebrengen dat de kennisgeving van de besluiten uiterlijk op de dag voor die waarop de terinzagelegging of beroepstermijn aanvangt, dient te hebben plaatsgevonden. Appellant stelt dat het doen van de kennisgeving op de eerste dag van de terinzagelegging en beroepstermijn (14 januari 2015) in strijd is met de wettelijk voorgeschreven procedure voor de kennisgeving. Appellant stelt zich op het standpunt dat aan de besluiten vanwege de strijdigheid met het wettelijk vereiste van voorafgaande kennisgeving een formeel gebrek kleeft, dat naar het oordeel van appellant niet meer hersteld kan worden. Reeds hierom zouden de bestreden besluiten vernietigd moeten worden.

Reactie:

De door appellant bestreden besluiten zijn op 14 januari 2015 bekendgemaakt middels publicatie in de Staatscourant (2015, nr. 828). In de kennisgeving is vermeld dat de besluiten van (woensdag) 14 januari tot en met (woensdag) 25 februari 2015 ter inzage liggen en dat belanghebbenden gedurende die periode beroep kunnen instellen.

Indien het betoog van appellant zou worden gevolgd, en de inzage- en beroepstermijn, gelet op de tekst van artikel 3:12, eerste lid, van Awb, pas zou kunnen ingaan op de dag na de bekendmaking, dan zou die termijn zijn gestart op donderdag 15 januari 2015. De termijn zou dan echter nog steeds tot en met woensdag 25 februari 2015 hebben gelopen. De in de Staatscourant genoemde termijn bedraagt immers (inclusief de dag van kennisgeving) 6 weken en één dag. Door de bestreden besluiten en de

daarop betrekking hebbende stukken reeds op de dag van bekendmaking ter inzage te leggen, zijn de beroepsmogelijkheden van appellant en andere belanghebbenden dus op geen enkele wijze beperkt. Integendeel: zij hadden een extra dag om de stukken te bestuderen. Van een formeel gebrek dat zou moeten leiden tot vernietiging van de bestreden besluiten is dus geenszins sprake.

- 20.3 Appellant stelt dat onvoldoende rekening is gehouden met het feit dat de RijnlandRoute wordt gerealiseerd in gebieden met beschermingszone 1 (EHS) en beschermingszone 2 (recreatiegebied en groene buffer). Appellant stelt dat vanwege het ontzien van de Oostvlietpolder gekozen is voor een ligging direct tegen het recreatiegebied Vlietland aan. De besluiten brengen daaraan grote landschappelijke schade toe.

Reactie:

In de Visie Ruimte en Mobiliteit is het gebied dat grenst aan recreatiegebied Vlietland en het gebied dat grenst aan de Stevenshof aangewezen als een gebied met beschermingscategorie 1 (cultuurhistorisch kroonjuweel) en met beschermingscategorie 2 (gebieden met een specifieke waarde). Tegelijkertijd voorziet de Visie Ruimte en Mobiliteit uitdrukkelijk in de aanleg van de RijnlandRoute. Op de bij deze structuurvisie behorende kaart "Laag van de stedelijke occupatie" is het tracé duidelijk ingetekend door het groene gebied dat grenst aan recreatiegebied Vlietland.

Een uitsnede van deze kaart is opgenomen als **bijlage 30** bij dit verweerschrift.

In voornoemde gebieden wordt de verbinding tussen de A4 en de A44 deels in een boortunnel en deels verdiept gerealiseerd. De beschermde kwaliteiten van het landschap in deze gebieden (openheid, agrarisch karakter en natuurwaarden) worden hierdoor zoveel mogelijk gerespecteerd.

Zie 'Inpassingsvisie en Landschapsplan RijnlandRoute' (bijlage 19 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 74-81, 113-118 en 120-127.

Met betrekking tot de stelling van appellant dat grote landschappelijke schade wordt aangebracht aan recreatiegebied Vlietland merken verweerders het volgende op. De landschappelijke inpassing van de RijnlandRoute, meer in het bijzonder de A4 en het knooppunt Hofvliet is uitvoerig beschreven in het landschapsplan dat bijlage is bij het Inpassingsplan en het Tracébesluit A4.

Zie Inpassingsvisie en Landschapsplan RijnlandRoute (bijlage 19 bij het Inpassingsplan en het Tracébesluit A4), blz. 74-81 en 120-127.

Het landschapsplan vormt de basis voor het nog op te stellen Esthetisch Programma van Eisen, dat onderdeel uitmaakt van de aanbesteding van het project en het contract met de aannemer. Het landschapsplan is tot stand gekomen na zorgvuldig onderzoek naar de ruimtelijke kwaliteit en landschappelijke inpassing van de RijnlandRoute. Bij het onderzoek zijn omwonenden en de betrokken gemeenten betrokken, ook de gemeente Leidschendam-Voorburg. De resulterende inpassingmaatregelen worden in de regels en op de verbeelding/tracékaarten van de bestreden besluiten mogelijk gemaakt. Verweerders zijn van mening dat de RijnlandRoute, de A4 en het knooppunt Hofvliet met deze maatregelen, die het resultaat zijn van een zorgvuldig ontwerpproces, zo goed als mogelijk in de omliggende landschappen worden ingepast. Van het aanbrengen van grote landschappelijke schade aan recreatiegebied Vlietland is geen sprake.

- 20.4 Appellant noemt vijf redenen waarom de besluiten aangepast zouden moeten worden:
- a. Appellant heeft samen met buurgemeenten en de provincie veel gedaan ter versterking van het groene, open weidegebied van Duin, Horst en Weide en zijn recreatieve functie. In het recreatiegebied Vlietland is bovendien sprake van een grootschalige private investering in het kwalitatief en kwantitatief opwaarderen van de dag- en verblijfsrecreatieve voorzieningen. De RijnlandRoute doet de investeringen daarin teniet;
 - b. Appellant heeft aangedrongen op goede maatregelen (aansluiting onder de A4 door en afscherpende voorzieningen), die breed gedragen worden om de RijnlandRoute en de aansluiting op de A4 in te passen in het waardevolle groene open landschap aan de rand van het nationale landschap het Groene Hart. Zij wijzen er op dat de besluiten in de huidige vorm Vlietland en het Groene Hart aantasten, terwijl aangepaste besluiten met aansluiting onder de A4 het landschap en Vlietland in belangrijke mate zouden sparen;
 - c. Verder voorzien de besluiten niet in afscherpende voorzieningen. Een aangepast plan zou daar alsnog in kunnen voorzien;
 - d. Ook heeft appellant de provincie gevraagd het dossier 'geluidschermen A4' in uitvoering te brengen. Dit dossier vergt nauwe afstemming met het Tracébesluit en het Inpassingsplan vanwege de ligging van de schermen. De bouw van dit scherm staat beschreven in een overeenkomst tussen de Provincie en de BAM;
 - e. Gesprekken met het ministerie en de gedeputeerde en toezeggingen die zij heeft gedaan, hebben, net als de motie van Provinciale Staten over de inpassing van de RijnlandRoute ter hoogte van Vlietland, definitief niet tot de benodigde aanpassing van de besluiten geleid. Er is volgens appellant geen sprake geweest van serieus onderzoek naar een aansluiting van de RijnlandRoute onder de A4.

Reactie:

Ad a.

Appellant lijkt te doelen op de investeringen die zijn gedaan door de beheer van het recreatiegebied Vlietland. Het zou gaan om een inbreiding van het gebied met nieuwe recreatiewoningen. De hiervoor vereiste bestemmingsplanwijziging 'Bestemmingsplan Vlietlanden' is goedgekeurd. Er is onderzoek gedaan naar de effecten van de RijnlandRoute op deze recreatiewoningen.

Recreatiegebieden en recreatiewoningen vallen niet onder geluidgevoelige gebieden of geluidgevoelige objecten. Vanuit een goede ruimtelijke ordening is wel geluidonderzoek uitgevoerd ter plaatse van het recreatiegebied.

Uit de onderzoeken bij het Tracébesluit blijkt dat het geluidniveau in het recreatiegebied Vlietland lager wordt en alleen direct langs de A4 zeer beperkt stijgt. De geluidsbelasting wordt vanwege de RijnlandRoute bij de voorziene recreatiewoningen niet hoger dan de (reeds geldende) geluidsbelasting bij huidig GPP.

Zie het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A4, deelrapport specifiek, blz. 15 en bijlage A (BP Vlietlanden nr. 4-25).

Zie ook het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A4, deelrapport specifiek, blz. 5 en bijlage B (BP Vlietlanden nr. 1-21).

Er is alleen een toename van geluidsbelasting op een enkele locatie aan de rand bij de Rijksweg A4. Deze toename bedraagt maximaal 1 dB Lden:gpp op 150 m afstand van de A4 en is aanwezig op een parkeerterrein. Het recreatiegebied Vlietland wordt ook beoordeeld in het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A4, deelrapport specifiek, tabel 6 en blz. 21 t/m 23.

Uit de akoestische berekeningen voor het Inpassingsplan blijkt dat het toekomstige geluidniveau in het recreatiegebied 48dB of lager is. Bij berekeningen voor woningbouw is dit conform de geldende wetgeving de voorkeursgrenswaarde waarbij geen nader onderzoek of maatregelen nodig zijn.

Ten aanzien van de gevolgen van de bestreden besluit voor de luchtkwaliteit, geldt dat het project RijnlandRoute is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL). Het Inpassingsplan is gebaseerd op de "NSL-grondslag" van artikel 5.16, lid 1, onder d, j° artikel 5.16, lid 2, onder c, van de Wm. Dat betekent ingevolge artikel 5.16, lid 3, van de Wm dat geen afzonderlijke toets plaatsvindt aan de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden. Het NSL zorgt ervoor dat overal in Nederland aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan, ook ter plaatse van de woning van appellanten.

Zie 6^e NSL Melding 2014, projectnummers 2002, 2003, 2004, 2004a en 2004b.

Er zullen geen onaanvaardbare milieueffecten optreden voor voorziene recreatiewoningen ten gevolge van de aanleg van de RijnlandRoute.

Ad b.

Zoals hiervoor is aangegeven onder 20.3 is de landschappelijke inpassing van de RijnlandRoute, meer in het bijzonder de A4 en het knooppunt Hofvliet uitvoerig beschreven in het landschapsplan dat bijlage is bij het Tracébesluit A4.

Zie Inpassingsvisie en Landschapsplan RijnlandRoute (bijlage bij het Tracébesluit A4), blz. 74-81 en 120-127.

Het landschapsplan vormt de basis voor het nog op te stellen Esthetisch Programma van Eisen, dat onderdeel uitmaakt van de aanbesteding van het project en het contract met de aannemer. Het landschapsplan is tot stand gekomen na zorgvuldig onderzoek naar de ruimtelijke kwaliteit en landschappelijke inpassing van de RijnlandRoute. Bij het onderzoek zijn omwonenden en de betrokken gemeenten betrokken, ook de gemeente Leidschendam-Voorburg. De resulterende inpassingmaatregelen worden in de regels en op de verbeelding/tracékaarten van de bestreden besluiten mogelijk gemaakt. Verweerders zijn van mening dat de RijnlandRoute, de A4 en het knooppunt Hofvliet met deze maatregelen, die het resultaat zijn van een zorgvuldig ontwerpproces, zo goed als mogelijk in de omliggende landschappen worden ingepast.

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

Zie bijvoorbeeld:

- AbRvS 4 januari 2012, nrs. 201104518/1/R4 en 201111577/1/R4 (Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere), r.o. 2.20;
- AbRvS 1 oktober 2014, nr. 201309459/1/R6 (Tracébesluit N18 Varsseveld-Enschede), r.o. 10; en

- AbRvS 23 juli 2014, nr. 201400906/1/R6 (Inpassingsplan N345 rondweg Voorst), r.o. 4.4.

Ad c.

Anders dan appellant stelt, maken het Inpassingsplan en het Tracébesluit A4 wel degelijk geluidwerende voorzieningen mogelijk. Op de plekken waar dat, gelet op de resultaten van de akoestisch onderzoeken, noodzakelijk is, staan de schermen op de verbeelding van het Inpassingsplan en de kaarten van het Tracébesluit aangeduid. Ter hoogte van knooppunt Hofvliet zijn geen geluidschermen noodzakelijk.

Ad d.

De afspraken die met BAM zijn gemaakt over de aanleg van geluidschermen, staan los van de maatregelen die ingevolge de Wet geluidhinder of de Wet milieubeheer moeten worden genomen op grond van de resultaten van de akoestisch onderzoeken. De beroepsgrond heeft dan ook geen betrekking op het Inpassingsplan of het Tracébesluit A4.

Ad e.

Er is wel degelijk onderzoek gedaan naar de mogelijkheid van een aansluiting bij knooppunt Hofvliet onder de A4 door. Verweerders verwijzen naar de reactie onder ad b.

21 McDonald's Nederland B.V.

Appellante is eigenaresse van een restaurant aan de Plesmanlaan 102 te Leiden. Ten behoeve van de optimalisatie van het knooppunt Leiden-West (A44/N206) moet het restaurant worden geamoveerd. De situatie van appellante is aangegeven op bijlage 31 bij dit verweerschrift.

Het beroep van appellante is gericht tegen het Inpassingsplan en het Tracébesluit A44.

De zienswijze van appellante over het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.55 (aanvullend voor appellante).

De zienswijze van appellante over het ontwerp-Tracébesluit A44 is behandeld in de Nota van Antwoord Tracébesluiten in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.26 (aanvullend voor appellante).

Beroepsgronden

- 21.1 Appellante stelt dat het Inpassingsplan, noch het Tracébesluit, de alternatieve locatie voor het restaurant waarborgt. Over deze locatie is wel overeenstemming bereikt tussen appellante en de provincie. Het is de vraag of de overige betrokken partijen (zoals de gemeente Oegstgeest, de minister en de Universiteit Leiden) bereid zijn met die afspraak in te stemmen. Zo lang de alternatieve locatie van het restaurant niet in het Inpassingsplan of het Tracébesluit is gewaarborgd, zijn deze besluiten in strijd met het vereiste van een goede ruimtelijke ordening en de algemene beginselen van het behoorlijk bestuur, waaronder het zorgvuldigheidsbeginsel, het evenredigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel. Dit volgt ook uit vaste jurisprudentie van de Afdeling.

Reactie:

Het Tracébesluit A44 voorziet in een optimalisatie van de aansluiting A44 Leiden-West. Door de optimalisatie worden in de zuidwestelijke hoek van het klaverblad, waar het restaurant van appellante zich thans bevindt, een nieuwe toe- en afrit gerealiseerd. Door de optimalisatie van de aansluiting zal het verkeer vanaf de A44 bij aankomst op de ir. G. Tjalmaweg straks niet meer linksaf slaan, waardoor de capaciteit van de aansluiting verhoogd wordt. Om de nieuwe toe- en afrit en de bijbehorende taluds en waterberging in de zuidwestelijke hoek van het klaverblad mogelijk te maken, moet het restaurant van appellante worden geamoveerd.

Zie kaartblad 5 van de Tracébesluit A44, waarop de nieuwe situatie ter plaatse van aansluiting Leiden-West is aangegeven. Het restaurant van

appellante is in het rood gearceerd als "te verwijderen opstallen", evenals de overkapping van het voetpad op de parkeerplaats.

Verweerders hebben uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening voorafgaand aan de vaststelling van het Inpassingsplan en het Tracébesluit onderzocht op welke wijze de nadelige gevolgen hiervan voor betrokkenen, waaronder appellante, kunnen worden beperkt. In dat kader is onderzocht of een – en zo ja, welke – vervangende locatie voor het restaurant aan appellante kon worden aangeboden. Inmiddels zijn de provincie en appellante in overleg over een alternatieve locatie, aan de overkant van het klaverblad van het knooppunt Leiden-West. Ook de gemeentes Oegstgeest en Leiden en de Universiteit Leiden zijn bij dit overleg betrokken.

Gelet op het voorgaande zijn de belangen van appellante voldoende bij de besluitvorming betrokken en zijn de besluiten zorgvuldig voorbereid. Dat het overleg op het moment van vaststelling van de besluiten nog niet tot overeenstemming over een vervangende locatie had geleid, doet daaraan niet af. Dat is, anders dan appellante stelt, volgens de jurisprudentie van uw Afdeling ook niet vereist.

Vgl. AbRvS 17 mei 2006, nr. 200505660/1 (Tracébesluit A2/A67 Randweg Eindhoven 2005), r.o. 2.5.1; AbRvS 9 november 2011, nr. 201009220/1 (Inpassingsplan De Centrale As), r.o. 2.33.2.

- 21.2 Appellante twijfelt aan de economische uitvoerbaarheid van het Inpassingsplan en het Tracébesluit. De schade van het wegbestemmen wordt geschat op tientallen miljoenen en zal volledig op Provinciale Staten c.q. de minister worden verhaald. Mede gelet op de benodigde verwerving van de gronden van appellante, betwijfelt zij of het budget voor het project voldoende is.

Reactie:

Ingevolge artikel 3.1.6, eerste lid, onder f, van het Besluit ruimtelijke ordening is in hoofdstuk 8 van de toelichting bij het Inpassingsplan inzicht geboden in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Hierin is betrokken welke mogelijke planschade en nadeelcompensatie de door het plan mogelijk gemaakte nieuwe ontwikkelingen met zich kunnen brengen. Ook de kosten gemoeid met het verwerven van de benodigde gronden zijn verwerkt in de kostenraming. In totaal bedragen de projectkosten 869,1 miljoen euro. Deze kosten worden gedekt door een negental bijdragen van in totaal 875,2 miljoen euro, waaronder een rijksbijdrage van 472,3 miljoen euro en een provinciale bijdrage van 295,4 euro. De financiële bijdragen zijn ruim toereikend om de geraamde kosten te dekken. Het project is derhalve financieel uitvoerbaar.

22 J. van Meijgaarden

Appellant woont aan de Hooglandse Kerkgracht 39 te Leiden. De woning ligt op ruim 1,9 kilometer ten noorden van het dichtstbijzijnde traject van de RijnlandRoute (Europaweg). De situatie van appellant is aangegeven op bijlage 32 bij dit verweerschrift.

Het beroep van appellant richt zich tegen het Inpassingsplan, het Tracébesluit A4 en het Tracébesluit A44.

De zienswijze van appellant omtrent het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder A046 (aanvullend voor appellant). De zienswijze van appellante omtrent de ontwerp-Tracébesluiten is behandeld in de Nota van Antwoord Tracébesluiten in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder Z-03 (aanvullend voor appellant).

Ontvankelijkheid

De woning van appellant ligt op ruim 2 kilometer vanaf de dichtstbijzijnde plangrens van het Inpassingsplan, en nog verder vanaf de dichtstbijzijnde plangrenzen van de Tracébesluiten. De woning is gelegen in een woonwijk en daardoor volledig van het tracé van de RijnlandRoute afgeschermd door bebouwing. Verder ligt de woning aan een straatje midden in het historisch centrum van Leiden waar slechts beperkt (bestemmings)verkeer plaatsvindt. Van enige verkeerseffecten door de aanleg van de RijnlandRoute is op deze plaats met zekerheid geen sprake. Al met al kan appellant ten aanzien van het Inpassingsplan en de Tracébesluiten niet worden aangemerkt als belanghebbende in de zin van artikel 1:2 van de Awb. Appellant dient niet-ontvankelijk te worden verklaard.

Zie:

- AbRvS 13 februari 2013, zaaknummer 201205534/1/R2 (Inpassingsplan Verbindingsweg Houten-A12), r.o. 2.3;
- AbRvS 6 juli 2011, zaaknummer 201000998/1/M2 (Tracébesluit A4 Delft-Schiedam), r.o. 2.2.2.

Appellant stelt op blz. 4 van zijn beroepschrift, onderaan, dat hij zich als inwoner van Leiden en Pancras-West, de binnenstadswijk waarlangs de Hooigracht is gelegen, nauw betrokken acht bij dit project en dat de gemeente en het samenwerkingsverband Holland-Rijnland een aanzienlijke bijdrage leveren aan het project. Daardoor raakt het project volgens appellant iedere inwoner van de regio en dus ook hem. In die zin acht appellant zichzelf belanghebbende. Deze stellingen doen aan de niet-ontvankelijkheid van appellant niet af. Een louter gevoel van betrokkenheid bij een besluit, hoe sterk dat gevoel ook is, is volgens vaste rechtspraak van uw Afdeling niet voldoende om als belanghebbende te worden aangemerkt.

Zie onder meer AbRvS 10 december 2014, zaaknummer 201310814/1/R1 (bp. "Centrum"), r.o. 1.

Ook het feit dat feit dat appellant belasting betaalt die (indirect) besteed wordt aan het project maakt niet dat hij een bijzonder individueel belang bij de bestreden besluiten heeft dat hem onderscheidt van andere belastingplichtigen, hetgeen wel vereist is om als belanghebbende in de zin van artikel 1:2 van de Awb te worden aangemerkt.

Appellant stelt op blz. 5 van zijn verweerschrift verder dat de aanslag op de polders ten zuiden van de Stevenshof en de Oostvlietpolder hem zeer raakt. Hij geeft aan hier veel te wandelen. Dat appellant recreëert in het gebied waar de bestreden besluiten op zien, is evenmin toereikend om te kunnen spreken van een bijzonder individueel belang dat hem onderscheidt van anderen die zich in deze omgeving begeven.

AbRvS 6 juli 2011, zaaknummer 201000998/1/M2 (Tracébesluit A4 Delft-Schiedam), r.o. 2.2.2.

Tot slot stelt appellant dat onderzoek van de gemeente Leiden naar een ringweg oost in Leiden aangetoond heeft dat het alternatief Churchill Avenue een aanzienlijk beter ontlastend effect zou hebben op de Hooigracht dan het alternatief Zoeken naar Balans. Ook deze stelling, wat daar overigens verder ook van zij, maakt appellant geen belanghebbende bij de bestreden besluiten. Ter toetsing liggen voor het Inpassingsplan en de Tracébesluiten. Feit is dat de Hooigracht niet in het plangebied van de bestreden besluiten is opgenomen (de dichtstbijzijnde plangrens ligt als gezegd op ruim 2 kilometer) en dat de verkeersbelasting van de Hooigracht door het project ook niet relevant wordt beïnvloed. Het feit dat appellant in de buurt van de Hooigracht woont maakt hem derhalve geen belanghebbende bij de bestreden besluiten.

Subsidiair, voor het geval uw Afdeling het beroep van appellant wel ontvankelijk acht, merken verweerders het volgende op.

Beroepsgronden

- 22.1 Volgens appellant was een van de belangrijkste redenen voor aanleg van de RijnlandRoute het realiseren van een alternatief voor het doorgaande oost-westverkeer door de stad Leiden. Volgens appellant was ten tijde van de besluitvorming over het voorkeurstracé al duidelijk dat er van toename van dat doorgaand verkeer geen sprake meer was en dat de omvang daarvan niet zodanig is dat een zo kostbare en leefklimaat en natuur aantastende ingreep daarvoor verantwoord zou zijn. Desondanks heeft men volgens appellant verzuimd dat zorgvuldig te onderzoeken. Met bleef volgens appellant vasthouden aan onbewezen stellingen over de verkeerskundige noodzaak. Ter illustratie geeft appellant aan dat het MER is gebaseerd op de prognoses

voor 2020. Als appelland die prognoses vergelijkt met verkeertellingen van de gemeente Leiden dan concludeert appelland dat de intensiteiten aanzienlijk moeten toenemen om de aantallen uit het MER te halen. Volgens appelland is duidelijk dat dat, gelet op de afnemende verkeerscijfers tussen 2008 en 2013, volstrekt irreal is.

Reactie:

Nut en noodzaak van de RijnlandRoute zijn gelegen in een aantal belangrijke knelpunten die moeten worden aangepakt, te weten:

- de slechte doorstroming op de N206 (Churchillaan);
- de slechte bereikbaarheid van de regio, doordat de N206 overbelast is;
- het ontbreken van een goede doorgaande oost-westverbinding in de regio, waardoor oost-westverkeer de N206-route moet nemen door Leiden heen en het netwerk niet robuust is bij calamiteiten;
- het negatieve effect op de verkeersveiligheid van sluipverkeer dat alternatieve routes voor de N206 zoekt, die daarvoor niet geschikt zijn;
- het negatieve effect op de leefbaarheid door het sluipverkeer, door toename van geluidhinder en verslechtering van luchtkwaliteit op langs de alternatieve routes.

Voor een uitgebreide toelichting op nut en noodzaak van de RijnlandRoute verwijzen verweerders naar de Inleiding onder 1.

Appelland veronderstelt dat het hierbij alleen gaat om het oplossen van toekomstige problemen. Dat is niet het geval. De genoemde knelpunten doen zich in de huidige situatie in alle hevigheid voor.

In de Toelichting op het Inpassingsplan is ook duidelijk aangegeven dat de noodzaak van de RijnlandRoute ligt in problematiek die nu reeds aan de orde is. De inleiding van de paragraaf over nut en noodzaak vermeldt:

“De noodzaak van de RijnlandRoute komt voort uit een aantal belangrijke knelpunten die zich voordoen in de huidige situatie.”

Zie in dit verband de Toelichting op het Inpassingsplan, blz. 8.

De stellingen van appelland over de toekomstige ontwikkeling van het verkeer zijn dus niet relevant. Zelfs wanneer het juist zou zijn dat de verkeersbelasting op de N206 in de toekomst licht zou afnemen, wat ook blijkens de meest recente verkeersprognoses die aan de bestreden besluiten ten grondslag liggen uitdrukkelijk niet de verwachting is, blijven de genoemde knelpunten bestaan en is de aanleg van de RijnlandRoute noodzakelijk.

- 22.2 Volgens appelland wordt de noodzaak van de RijnlandRoute in belangrijke mate beargumenteerd vanuit de gewenste ontlasting van het Leidse wegennet, in het bijzonder de Churchilllaan. Gelet op de feitelijke ontwikkeling van het oost-westverkeer zou volgens appelland, vanuit een oogpunt van zorgvuldig bestuur, een nadere verkeerskundige analyse op dat punt moeten worden uitgevoerd. Dit omdat volgens appelland het aandeel doorgaand oost-westverkeer op de N206 beperkt is.

Reactie:

De stelling van appelland kan niet gevolgd worden.

In de eerste plaats is de ontlasting van de N206-route door Leiden slechts één van de redenen waarom de aanleg van de RijnlandRoute noodzakelijk is. Hierboven bij 22.1 is al aangegeven dat de aanleg van de RijnlandRoute, los van de ontlasting van de N206, noodzakelijk is om de bereikbaarheid in de regio Holland-Rijnland te verbeteren onder meer door het netwerk voor wat betreft de oost-westverbinding robuust te maken en daarmee minder gevoelig voor incidenten en calamiteiten.

Daarbij komt dat de vraag of het verkeer op de N206 doorgaand verkeer is of verkeer dat zijn herkomst of bestemming in Leiden heeft in die zin niet relevant is, dat ook verkeer met herkomst of bestemming in Leiden in grote mate profiteert van de ontlasting van de Churchilllaan door de aanleg van de RijnlandRoute. Feit is dat de doorstroming op de Churchilllaan verbetert, doordat de nieuwe oost-westverbinding tussen de A4 en de A44 zorgt voor een aanzienlijke afname (20%) van het verkeer op de Churchilllaan.

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, blz. 54.

Door de verbeterde doorstroming op de Churchilllaan kan het verkeer van en naar Leiden zijn bestemming beter bereiken.

Overigens is wel degelijk een aanzienlijk deel van het verkeer op de N206 doorgaand verkeer in de regio. Zelfs de cijfers die appelland zelf als bijlage 2 bij zijn beroepschrift heeft gevoegd laten zien dat van al het verkeer op de Churchillbrug richting de A4 22,2% tot 24,1% een herkomst heeft buiten Leiden en nog eens 34,3% tot 41,7% van het verkeer op de Churchillbrug richting de A4 doorgaand is ten opzichte van Leiden zuid-west en de stad verlaat.

- 22.3 Volgens appelland zijn er naast de crisis diverse maatschappelijke ontwikkelingen die aanleiding geven te verwachten dat een sterke verkeersgroei niet meer op zal treden. Volgens appelland is het RC-scenario hooguit het meest realistische scenario. Volgens appelland negeren gemeente, provincie en rijk dit. Volgens appelland hadden

berekeningen in het MER met het RC-scenario ongetwijfeld geleid tot een andere keuze.

Reactie:

Het verkeersonderzoek ten behoeve van het Inpassingsplan is uitgevoerd op basis van het op dat moment meest actuele NRM (2013). Het NRM gaat uit van het door appellante bestreden GE-scenario. Dat is een bewuste keuze die voorkomt dat onderschatting plaatsheeft van de milieueffecten. Het grootste verschil tussen het GE-scenario en het lagere RC-scenario zit in de bevolkingsgroei en de werkgelegenheid. Overigens is in beide scenario's sprake van een afnemende groei ten opzichte van de trendlijn (1970-2002). De groeiscenario's die ten grondslag liggen aan de gehanteerde verkeersmodellen worden voortdurend getoetst aan ontwikkelingen in demografie, mobiliteit en economie en zo nodig aangepast. Daarmee is bij de besluitvorming uitgegaan van gangbare en realistische groeiprognoses voor het wegverkeer.

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

Zie met betrekking tot het NRM bijvoorbeeld:

- AbRvS 3 december 2008, zaaknummer. 200703693/1

(TB Capaciteitsuitbreiding Coentunnel 2008), r.o. 2.8.5;

-AbRvS 6 juli 2011, zaaknummer 201009980/1/M2 (TB A4 Delft-Schiedam), r.o. 2.20.1."

- 22.4 Appellant wijst erop dat in het MKBA is berekend dat er bij een ontwikkeling volgens het RC-scenario sprake is van een negatieve contante waarde van 344 miljoen euro. Volgens appelland had dat een belangrijke rol in de besluitvorming moeten spelen.

Reactie:

De MKBA is gebaseerd op een groei volgens het GE-scenario, maar binnen de MKBA is ook een scenario met lagere groei (gelijkvormig aan een RC-scenario) doorgerekend. In dat scenario geldt voor beide alternatieven, Zoeken naar Balans én Churchill Avenue, dat de maatschappelijke baten niet opwegen tegen de maatschappelijke kosten. De onderlinge verhouding die bij de berekeningen met het GE-scenario zichtbaar is blijft echter gelijk: Zoeken naar Balans scoort beter dan Churchill Avenue. Ook wanneer wordt uitgegaan van het lage RC-scenario is de uitkomst van de MKBA derhalve een reden om voor Zoeken naar Balans te kiezen en niet voor Churchill Avenue.

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

De uitkomst van de doorrekening van de MKBA met het RC-scenario is dus wel degelijk in de besluitvorming betrokken, maar leidt niet tot de keuze voor een andere voorkeursalternatief.

- 22.5 Volgens appellant leidt de aanleg van de RijnlandRoute in plaats van tot ontlasting van het Leidse wegennet tot extra belasting. Volgens appellant neemt het verkeer op de Plesmanlaan tussen de A44 en de Haagsche Schouwweg in 2030 door de RijnlandRoute toe van 63.000 (autonoom) naar 68.500 (plan) en op de Europaweg van 38.400 (autonoom) tot 52.300 (plan).

Reactie:

Appellant verwijst naar de tabel op blz. 54 van de Toelichting op het Inpassingsplan. Hierin zijn voor 2030 de verkeersintensiteiten weergegeven in de referentiesituatie (zonder RijnlandRoute) en de plansituatie (met RijnlandRoute) op een groot aantal wegvakken. Op blz. 55 zijn de betreffende wegvakken op kaart aangeduid.

Het is correct dat een aantal wegvakken in de plansituatie meer wordt belast dan in de referentiesituatie. Daartegenover staat echter dat andere wegvakken aanzienlijk minder belast worden. Dit geldt onder meer voor de N206 door Leiden (wegvak 15, "Churchilllaan t.h.v. Haagweg"). De ontlasting van dat traject is een van de doelstellingen van de aanleg van de RijnlandRoute. Bovendien wordt op de wegvakken waarvan appellant aangeeft dat de verkeersbelasting toeneemt, "Plesmanweg t.h.v. aansluiting Leiden-West" en "N206 (Europaweg)", de capaciteit juist ook vergroot in de plansituatie. De Europaweg gaat zelfs van 2x1 rijstroken+busbaan naar 2x2 rijstroken+busbaan. Door de vergroting van de capaciteit kunnen deze wegvakken het toegenomen verkeersaanbod verwerken.

- 22.6 Appellant stelt dat hij uit het voertuigkenteken-onderzoek uit 2007 kan afleiden dat het doorgaande oost-westverkeer in Leiden hooguit 5.000 mvt per dag bedraagt en dat dat aantal afneemt. Voor dat aantal leg je volgens appellant geen 2x2 strooksboortunnel aan met alle door appellant gestelde gevolgen van dien.

Reactie:

De stelling van appellant kan niet gevolgd worden. Uit de berekeningen met het NRM 2013 ten behoeve van de bestreden besluiten volgt dat de verkeersintensiteit op de verbinding tussen de A4 en de A44 in 2030 op 59.000 mvt/etmaal zal liggen.

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, blz. 54/55.

Appellant voegt het kentekenonderzoek niet bij zijn beroepschrift. Het is dus niet duidelijk of de stelling juist is dat daaruit zou blijken dat in 2007 hooguit 5.000 mvt/etmaal van de doorgaande oost-westverkeer in Leiden gebruik maakten en, als dat al uit het onderzoek blijkt, of het onderzoek correct is uitgevoerd. Bovendien zegt de uitkomst van een kentekenonderzoek in 2007 niets over het gebruik in de toekomst van een nog aan te leggen verbinding. Er is dan ook geen enkele reden om aan de verkeersprognose op basis van het NRM 2013 te twijfelen.

- 22.7 Volgens appellant neemt door de twee nieuwe aansluitingen de doorstroming op de rijkswegen af en het gevaar op ongelukken toe. Het systeem zou daardoor minder robuust worden en onveilig.

Reactie:

De doorstroming op de A4 en A44 komt niet in gevaar. Dit blijkt uit het MER 2e fase. Sterker nog, door de verdeling van het verkeer over twee aansluitingen op de A4 en twee op de A44 verbetert de doorstroming. Waar in de referentiesituatie in 2020 bij de huidige aansluiting problemen zijn met de doorstroming, is de doorstroming in het alternatief Zoeken naar balans in 2020 goed.

Zie het MER 2e fase, Achtergrondrapport Verkeer, bijlage 12 (Resultaten verkeersafwikkeling in 2020 en 2030).

Vergelijk Tabel B12.3 op blz. 84 (referentie ochtendspits) met Tabel B12.6 op blz. 88 (Zoeken naar Balans ochtendspits) en Tabel B12.21 op blz. 108 (referentie avondspits) met Tabel B12.24 op blz. 112 (Zoeken naar Balans avondspits).

De aansluitingen zullen voorts worden gerealiseerd conform de Nieuwe Ontwerp Richtlijnen Autosnelweg (NOA).

Zie:

- Tracébesluit A4, Toelichting, blz. 18;
- Tracébesluit A44, Toelichting, blz. 19.

Daarmee is gegarandeerd dat de aansluitingen verkeersveilig zijn.

- 22.8 Toen besloten werd om een boortunnel volgens het tracé Zoeken naar Balans te onderzoeken, had men dit volgens appellant ook voor het spoortracé en een tracé volgens het Churchillavenue alternatief moeten doen.

Reactie:

Een van de redenen waarom het Spoortracé na het MER fase 1 is afgefallen en het alternatief Churchill Avenue uiteindelijk niet als voorkeursalternatief is gekozen, is dat

dit alternatief problemen opleverde met de uitvoerbaarheid van de tunnel. Een tunnel met de gewenste aansluitingen voor het onderliggend wegennet van Leiden op de doorgaande tunnelbuis in elke richting, is qua functionaliteit in de tunnelwetgeving niet voorzien. Een dergelijke tunnel verhoudt zich ook niet goed met de tunnelveiligheidseisen. Artikel 6.45, lid 1, van het Bouwbesluit 2012 bepaalt dat een rijbaan in de tunnel hetzelfde aantal rijstroken heeft als ervoor en dat een wijziging van het aantal rijstroken op voldoende afstand vóór de tunnel moet plaatsvinden. Dit om onrustige verkeersbewegingen (weefbewegingen) in een tunnelbuis te voorkomen. Op- en afritten in de doorgaande tunnelbuizen van de RijnlandRoute zouden juist voor dergelijke weefbewegingen zorgen. De tunnel in het alternatief Zoeken naar Balans had deze complexe uitvoeringsproblemen niet. Dat probleem geldt evenzogoed voor een boortunnel. Er was, toen er geld beschikbaar kwam voor een boortunnel voor het tracé Zoeken naar Balans, dus geen reden om alsnog ook onderzoek te doen naar een boortunnel volgens het tracé van het alternatief Churchill Avenue of het Spoortracé.

23 Vereniging Milieudefensie

Vereniging Milieudefensie stelt zich blijkens haar statuten tot doel om een bijdrage te leveren aan het oplossen en voorkomen van milieuproblemen en het behoud van cultureel erfgoed, alsmede te streven naar een duurzame samenleving op mondiaal, landelijke, regionaal en lokaal niveau, in de meest ruime zin en een en ander in het belang van de leden van de vereniging en in het belang van de kwaliteit van het milieu, de natuur en het landschap in de meest ruim zin voor huidige en toekomstige generaties.

Het beroep van appellant richt zich tegen het Inpassingsplan en het Tracébesluit A4.

De zienswijze van appellant over het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.28 (aanvullend voor appellante).

Appellante heeft onder de naam Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute een zienswijze ingediend over het Tracébesluit A4, welke is behandeld in de Nota van Antwoord OTB'S A4 en A44 in hoofdstuk 3 (Thematisch) en onder 4.2.8 (aanvullend voor appellante).

Beroepsgronden

Het beroep dat is gericht tegen het Inpassingsplan

- 23.1 Appellante stelt dat de aanleg van de RijnlandRoute door de Oostvlietpolder en door de Papenwegse en Zuidwijkse polders structureel tot grote verstoringen en aantasting van belangrijke landschappelijke en cultuurhistorische waarden zal leiden. Met verwijzingen naar enkele recente ontwikkelingen wil appellant beklemtonen dat het hier gaat om een alom door velen gewaardeerd en gerespecteerd groen gebied, dat het alleszins waard is om niet verder aan te tasten, maar open, groen en rustig te houden. Wie dat anders wil gaat in tegen wat alle overheden in deze regio meermalen als beleid hebben bepaald en wat vele betrokken bewoners, bezoekers, ondernemers en organisaties belangrijk en waardevol vinden. Aantasting van deze landschappen kan alleen worden toegestaan als het om werkelijk evidente en zwaarwegende openbare belangen gaat en er geen reëel alternatief voorhanden is, het bekende 'nee-tenzij-principe', dat in diverse provinciale beleidsstukken wordt onderschreven. Uit het antwoord op de zienswijze van appellant blijkt dat de provincie niet ontkent dat de aanleg van de RijnlandRoute aanzienlijke schade aan milieu en landschap zal toebrengen; evenmin wijst de provincie de stelling af dat het om bijzondere en waardevolle weidevogelgebieden gaat en om ecologische verbindingzones die bescherming verdienen. De provincie stelt echter dat voldaan is aan de wettelijke eisen om een MER en een MKBA op te stellen en dat mitigerende en compenserende maatregelen zullen

worden getroffen. Nergens blijkt echter dat er werkelijk sprake is van een uitdrukkelijke afweging tussen aard en ernst van het openbaar belang aan de ene kant, alsmede de taxatie of reële alternatieven mogelijk zijn en aan de andere kant de schade die deze variant van de verbinding aan het bijzondere landschap zal aanbrengen. De provincie acht kennelijk aan de plicht om deze afweging te maken, voldaan door de mitigatie en compensatie in het plan op te nemen. Appellant acht deze (manier van) besluitvorming in strijd met het eigen provinciaal beleid, onzorgvuldig en ook in strijd met het motiveringsbeginsel.

Reactie:

Met betrekking tot nut en noodzaak verwijzen verweerders naar de Inleiding van dit verweerschrift onder paragraaf 1 en onder de paragrafen 2 en 3 voor wat betreft de afwegingen die in het kader van de doorlopen m.e.r.-procedure zijn gemaakt. Het gekozen alternatief is niet het Meest Milieuvriendelijke Alternatief maar vormt wel het meest robuuste, toekomstvaste en daarmee knelpunt oplossende alternatief. Om die reden is daarvoor gekozen. Benadrukt wordt evenwel dat het ontwerp voor de RijnlandRoute zoveel mogelijk landschappelijk is ingepast in de door appellante genoemde polders. Hiertoe wordt bijvoorbeeld gewezen op het realiseren van een tunnel van 2,2 km van de Papenwegse Polder tot in de Oostvlietpolder en de verdiepte ligging van de verbinding vanaf de westelijke tunnelmond richting knooppunt Ommedijk/Maaldrift. De kwaliteiten van het polderlandschap (openheid, agrarisch karakter en natuurwaarden) worden door deze verdiepte ligging en de boortunnel zoveel mogelijk gerespecteerd. In de RijnlandRoute komen bovendien geen schermen of hoog opgaande beplanting tussen het weidegebied en de A4, waardoor het zicht op het open landschap blijft bestaan. In het landschapsplan is de inpassing van de RijnlandRoute verder uitgewerkt.

Zie Landschapsvisie en landschapsplan (bijlage 19 bij de Toelichting op het Inpassingsplan).

- 23.2 Op de door appellante ingediende zienswijze ten aanzien van de nut en noodzaak van de aanleg van de RijnlandRoute antwoordt de provincie slechts in summere zin door te wijzen op een prognose van het PBL 2010, die stelt dat de schommelingen in het verkeersaanbod van de afgelopen jaren binnen de marges van de gehanteerde minimum- en maximum-groeiscenario's blijven. De provincie stelt vervolgens eenvoudig, d.w.z. zonder nadere onderbouwing, dat de verkeersstroom op de Rijntandroute 'zeker tot in 2030 binnen de bandbreedte van de groeiscenario's zal vallen'. Er bestaan echter niet of nauwelijks prognoses van gemeentelijke bouwplannen of van verkeersaanbod die verder gaan dan het jaar 2020, zodat deze bewering beter een 'bezweering' kan worden genoemd. Verder is onduidelijk wat in dit verband met bandbreedte wordt bedoeld, aangezien de scenario's geen bandbreedtes kennen. Ook gaat de provincie niet inhoudelijk in op de vele aangeduide

ontwikkelingen die een verdere groei van het verkeer onwaarschijnlijk maken. Appellante is van mening dat nut en noodzaak van de RijnlandRoute onvoldoende zijn aangetoond, dat al helemaal geen sprake is van een 'bijzonder en groot openbaar belang', zoals de provincie zelf nodig acht om een ingreep in waardevolle landschappen te rechtvaardigen. Het besluit is derhalve onvoldoende gemotiveerd en onzorgvuldig. Appellant is verder van mening dat de ontwikkelingen in bevolkingsomvang, werkgelegenheid en verkeersstromen zodanig zijn geweest in de afgelopen 6 à 7 jaar, dat uitstel van de aanleg, dan wel fasering ervan en het eerst oplossen van de knelpunten in de bestaande route redelijk en zorgvuldig is. Het weigeren door de provincie om deze knelpunten op te lossen als eerste fase van de aanleg van de route is niet redelijk en niet zorgvuldig.

Reactie:

Met betrekking tot de nut en noodzaak van de RijnlandRoute verwijzen verweerders naar de Inleiding van dit verweerschrift onder paragraaf 1.

De groei van de verkeersintensiteit is de afgelopen jaren iets afgevlakt. De belangrijkste oorzaak hiervan is de economische crisis van de afgelopen jaren. Dit betekent echter niet dat het verkeer afneemt. De problemen in de regio ten aanzien van doorstroming en bereikbaarheid blijven onverminderd gelden. Een gefaseerde oplossing van de knelpunten lost de problematiek die zich nu al in alle hevigheid voordoet, niet op.

Een alternatief met de zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande N206-route aan de oostkant en de westkant van Leiden is onderzocht als variant Zoeken naar Balans A.

Zie het MER 2^e fase, Hoofdrapport, par. 3.7 (Variant Zoeken naar Balans A) (bijlage 35 bij de Toelichting op het Inpassingsplan).

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

Zie de Nota Voorkeursalternatief RijnlandRoute, par. 7.1 (Zoeken naar Balans A) (bijlage 54 bij de Toelichting op het Inpassingsplan).

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

- 23.3 Appellante stelt dat er wel degelijk redelijke en realistische alternatieve mogelijkheden zijn om te voorzien in de behoefte aan een betere afwikkeling van oost-west-verkeer langs de zuidkant van Leiden. Ten onrechte weigert de provincie om de no regret-maatregelen alsnog op korte termijn te nemen. Dit ondanks de afspraak in het bestuurlijk overleg over het MIRT in 2010 met de minister van V en W dat deze gefaseerde aanpak zou worden gevolgd. Het antwoord op de zienswijze, waarin wordt gesteld dat deze maatregelen op langere termijn de problemen niet zullen oplossen, is volgens appellant een onbewezen stelling, nu deze maatregelen juist dienen om vast te stellen of die redenering alsnog correct zal blijken als de omstandigheden veranderen. Verder zullen ze ook geen belemmering opleveren om de RijnlandRoute later alsnog te realiseren. Het belang om de dagelijkse problemen van veel automobilisten weg te nemen zonder dat daarmee toekomstige andere en verdergaande oplossingen worden verhinderd, heeft het provinciebestuur al die jaren niet willen zien. Appellant acht de weigering van de provincie om de no-regret-maatregelen alsnog op korte termijn te nemen onzorgvuldig, in strijd met gewekt vertrouwen en in redelijkheid niet te verdedigen.

Reactie:

Appellante noemt in haar beroepschrift enkele knelpunten in de bestaande route over de N206 en noemt daarbij specifiek het Lammenschansplein aan de oostkant en het westelijke knooppunt Plesmanlaan/Ir. Tjalmaweg. De stelling dat deze no regret-maatregelen door de provincie niet op korte termijn worden genomen, kan niet slagen nu binnen het Inpassingsplan het Lammenschansplein en omgeving wordt aangepakt alsook de N206 tussen Leiden en Katwijk.

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

Zie het MER 2^e fase, Hoofdrapport, par. 2.1 (Doelstellingen) (bijlage 35 bij de Toelichting op het Inpassingsplan) en de Toelichting bij het Inpassingsplan onder 1.2.

Een alternatief met de zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande N206-route aan de oostkant en de westkant van Leiden is onderzocht als variant Zoeken naar Balans A, maar dit bleek niet probleemoplossend. Verweerders verwijzen naar de reactie onder 23.2.

Deze maatregelen vormen – zoals appellante suggereert – geen alternatief voor de nieuwe verbinding tussen de A4 en de A44. Deze maatregelen zijn onderdeel van de RijnlandRoute en zijn onlosmakelijk verbonden met de aanpak om te komen tot een netwerk die de bereikbaarheid van Leiden en de doorstroming van verkeer verbeteren ten opzichte van de huidige situatie. Los van de aanpak van deze bestaande knelpunten, is van belang om een extra oost-west verbinding tussen de A4 en de A44 te realiseren om daarmee het wegennetwerk robuuster te maken.

- 23.4 Appellante stelt dat een tunnel onder het bestaande Churchillaantracé een serieus en alleszins te overwegen waard alternatief is. Groot voordeel is dat het landschap in de genoemde polders gespaard kan blijven, terwijl de ondergrondse aanleg ook de overlast binnen de bebouwing voorkomt of tot een minimum reduceert. Ook is het dan mogelijk dat er een of meerdere aansluitingen komen, waardoor Leiden en Voorschoten ook zouden profiteren van de RijnlandRoute, wat bij ZnB niet het geval is. De afwijzing door de provincie van deze en vergelijkbare varianten op grond van kostenoverwegingen en op grond van het ontbreken van zogenaamde 'robuustheid' zijn zeer omstreden en verdienen een hernieuwde bij voorkeur onpartijdige heroverweging. Appellante verzoekt op dit punt aan te sluiten bij het beroepschrift van de Wijkraad Stevenshof.

Reactie:

Met betrekking tot de wijze waarop het voorkeursalternatief voor de RijnlandRoute tot stand is gekomen, verwijzen verweerdere naar de Inleiding van dit verweerschrift onder paragraaf 1. In aanvulling daarop merken verweerdere het volgende op.

In de Nota Voorkeursalternatief zijn de doelstellingen voor de RijnlandRoute uiteengezet en is onderbouwd dat het alternatief Zoeken naar Balans op basis van de verschillende toetsingscriteria aan alle doelstellingen voldoet, in tegenstelling tot het alternatief Churchill Avenue.

Zie Nota Voorkeursalternatief RijnlandRoute (bijlage 54 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 7-8.

Op basis van heldere en objectieve criteria is beoordeeld dat Zoeken naar Balans de verkeersproblemen het beste oplost en bovendien toekomstbestendig is. Daarnaast maakt Zoeken naar Balans het verkeerssysteem in Holland Rijnland robuuster omdat er naast de huidige N206 een tweede oost-westverbinding wordt gerealiseerd. Die omstandigheden rechtvaardigen de keuze voor Zoeken naar Balans.

In de Nota Voorkeursalternatief is voorts uiteengezet dat de kosten van het geoptimaliseerde Zoeken naar Balans-alternatief passen binnen het budget dat voor de

RijnlandRoute is vastgesteld terwijl de kosten van de Churchill Avenue dit budget ruimschoots overstijgen met € 229 miljoen. Zelfs met optimalisaties van het alternatief Churchill Avenue, blijft dat alternatief ruim boven het budget van € 931 miljoen en scoort daarmee op het criterium van kosten nog steeds lager dan het alternatief Zoeken naar Balans.

In het MER is uiteengezet hoe de verschillende alternatieven zijn getoetst aan de toetsingscriteria die daartoe zijn vastgesteld. Het alternatief Churchill Avenue heeft op de toetsingscriteria 'milieueffecten' en 'ruimtelijke kwaliteit' weliswaar de voorkeur, echter op de onderdelen 'probleemoplossend vermogen', 'kosten', 'risico's' en 'MKBA en economische effecten' en ook op milieuaspecten 'luchtkwaliteit' en 'externe veiligheid' scoort het alternatief Zoeken naar Balans beter. Uiteindelijk is alles afwegende gekozen voor het alternatief Zoeken naar Balans. Voor een toelichting op deze keuze wordt verwezen naar paragraaf 2 van de Inleiding van dit verweerschrift. Appellante voert geen argumenten aan op basis waarvan die beoordeling zou moeten worden heroverwogen. De enkele omstandigheid dat het voorkeursalternatief niet het Meest Milieuvriendelijke Alternatief is, vormt nog geen reden om te oordelen dat de besluitvorming onzorgvuldig en onvoldoende gemotiveerd zou zijn.

- 23.5 Appellante vindt de RijnlandRoute thans niet nodig dan wel niet urgent. Maar indien toch tot de aanleg mag worden overgegaan, geeft appellant de voorkeur aan een alternatief tracé, dat de waardevolle landschappen in de polders ontziet. Appellante acht de afwijzing door de provincie van alternatieve tracés, zoals de CA-variant, achterhaald en gebaseerd op verouderde aannames en inzichten. Het weigeren van een hernieuwde studie door onpartijdige deskundigen is onredelijk, onzorgvuldig en onvoldoende gemotiveerd.

Reactie:

Voor een reactie wordt verwezen naar het gestelde onder 23.2 en 23.4.

- 23.6 Appellante stelt dat nu met de gemeente Voorschoten is overeengekomen om het stuk door die gemeente in de vorm van een geboorde tunnel aan te leggen, de tracékeuze ook weer helemaal open is. Het alternatief om een geboorde tunnel over bijna de hele lengte van de weg aan te leggen is helemaal niet onderzocht. Dit is uiteraard duurder dan de open bak door de polders, maar daartegenover staat dat de nu geplande nieuwe aansluitingen op de A4 en A44 dan kunnen vervallen en samen met de bestaande knooppunten in aangepaste vorm kunnen worden gerealiseerd. Ook wordt een nieuwe Rijnbrug in de A44 bespaard. Die besparingen zijn enorm en zullen opwegen tegen de meerkosten van de tunnelaanleg. Dan hebben we het nog niet over de besparingen die zouden worden gerealiseerd op het gebied van geluids- en stankoverlast en door het sparen van de waardevolle Oostvliet- en Papenwegse polders. Ook de woningen bij Ommedijk/Maaldrift kunnen blijven staan. Er lijkt dus wel

degelijk een veilig en robuust alternatief mogelijk te zijn waarmee aan talrijke bezwaren op verschillende aspecten tegemoet zou kunnen worden gekomen. In antwoord op de zienswijzen die deze mogelijkheid opperen stelt de provincie dat de Europese voorschriften inzake tunnelveiligheid bij zo'n grote tunnellingte exponentieel in omvang en zwaarte toenemen en dat daardoor de kosten van een dergelijke lange tunnel eveneens exponentieel toenemen. De robuustheid van dit alternatief, doordat de ingewikkelde knooppunten met tal van weefvlakken met de A4 en A44 overbodig worden, wordt niet in ogenschouw genomen. Appellante constateert dat het tegenargument van de provincie niet gekwantificeerd en onderbouwd wordt en dat evenmin een berekening van de te realiseren besparingen ten opzichte van ZnB wordt gegeven. Appellante acht de afwijzing van onderzoek naar een geheel gewijzigd tracé op basis van een lange boortunnel dan ook gebaseerd op te summiere aannames. Het weigeren van een nieuwe studie door onpartijdige deskundigen is onredelijk, onzorgvuldig en onvoldoende gemotiveerd.

Reactie:

Verweerders begrijpen de beroepsgrond zodanig dat onvoldoende is gemotiveerd waarom – nu de verbinding in de vorm van een geboorde tunnel wordt uitgevoerd – de geboorde tunnel niet over de gehele lengte tussen de A4 en de A44 kan worden gerealiseerd. Anders dan appellante stelt, vormen niet de kosten van een dergelijk alternatief de doorslaggevende factor om van een volledige geboorde tunnelverbinding uit te gaan.

Vanuit diverse burgerinitiatieven zijn alternatieven aangedragen waarin een boortunnel werd voorgesteld met een tunnelmond vlakbij de A44. Hoewel vanuit het oogpunt van milieueffecten een verdere verlenging niet noodzakelijk is, zijn ze toch door verweerder onderzocht. Uiteindelijk zijn ze om uiteenlopende redenen afgefallen. Op grond van de Richtlijn 'Wegontwerp in tunnels: Convergentie- en divergentiepunten in en nabij tunnels', versie 1.1 van 31 juli 2008, gelden minimale afstanden voor splitsingen en in- en uitvoegstroken nabij tunnels. Deze minimale afstanden zijn samengesteld uit de combinatie van turbulentieafstand van de convergentie- en divergentiepunten en de afstand waarbinnen de weggebruikers gefixeerd zijn op de tunneluitgang of -ingang of de afstand die weggebruikers nodig hebben om te wennen aan de overgang van licht naar donker (en vice versa). Na de tunnelmond volgt in westelijke richting eerst een splitsing tussen verkeer richting A44 Den Haag en A44 Amsterdam en vervolgens volgt een uitvoegstrook voor verkeer richting de A44 Amsterdam en Leiden-Zuid. Deze twee divergentiepunten delen hetzelfde puntstuk. Dit puntstuk is maatgevend voor de afstand tot de tunnelmond en dient volgens de richtlijn een minimale afstand van 750 meter te hebben. Wordt de tunnel langer dan komt het puntstuk in de tunnel te liggen.

In de hiervoor genoemde Richtlijn uit 2008 is aangegeven dat dit, bij uitzondering, alleen te overwegen is wanneer het door geografische omstandigheden niet mogelijk is

een convergentiepunt of divergentiepunt buiten de tunnel aan te leggen. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is dit een zeer onwenselijke situatie. Ook is het noodzakelijk om bij de ligging van een dergelijk punt in de tunnel diverse risicoverlagende en kostbare maatregelen te treffen.

De kosten voor een verlenging van de boortunnel tot aan de A44 én de maatregelen die getroffen moeten worden in het kader van de verkeersveiligheid zijn hoog en daarom financieel niet haalbaar.

De milieueffecten van een verlenging van de tunnel tot aan de A44 zijn positief voor wat betreft de ligging in de Papewegsepolder en dus voor de bewoners aan de zuidkant van de Stevenshof. De milieueffecten verergeren echter voor de bewoners aan de westkant van de Stevenshof, omdat de tunnelmond dichterbij deze woningen komt te liggen.

Verweerders benadrukken nogmaals dat het vanuit milieuoptiek niet nodig is om de tunnel verder door te trekken. Daar komt bij dat wel degelijk tegemoet wordt gekomen aan de belangen van omwonenden door tussen knooppunt Maaldrift en de tunnel bij Voorschoten de weg verdiept aan te leggen. Daarmee wordt de RijnlandRoute in het landschap ingepast en blijven zichtlijnen behouden.

De manier waarop de RijnlandRoute landschappelijk wordt ingepast en de impact op de omgeving, is goed te zien op de visualisatie die te zien is via: http://www.RijnlandRouteinbeeld.nl/#Stevenshof_maaiveld/Toekomstige_situatie/ Via de visualisatie is het zicht in beeld gebracht vanaf het Tine Tammespad, hetgeen dichterbij het tracé is gelegen dan de woning van appellanten aan de Maria Rutgersweg.

Verweerders hebben, kortom, in alle redelijkheid kunnen besluiten de tunnel niet richting A44 door te trekken.

- 23.7 Appellante stelt dat indien het omstreden besluit in stand wordt gelaten door uw Afdeling, daarmee wordt toegestaan dat er schade wordt toegebracht aan milieu en landschap. Met verwijzing naar de zienswijze die door appellante is ingediend stelt appellant dat mitigatie van de schade maar zeer beperkt mogelijk is en in de Oostvlietpolder zelfs vrijwel niet. Appellante stelt dat geluid, stank, uitstoot van CO₂ en fijnstof tot aanzienlijke hinder voor mens en dieren zal leiden. Daarnaast vormt over de volle lengte van de polder een strook van 100 meter een barrière voor dieren. Hiertoe dient een compensatie-opgave te worden vastgesteld.

Reactie:

In de Nota beantwoording zienswijzen is in de thematische beantwoording onder 3.12 en 3.13 uiteengezet op welke wijze de RijnlandRoute landschappelijk wordt ingepast en welke mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen om de

- effecten van de RijnlandRoute op de natuur te beperken. Voor wat betreft geluid, stank en luchtkwaliteit voldoet het project aan alle wettelijke normen. De barrièrewerking in de Papenwegse Polder is beperkt nu de wegverbinding daar voor zeker 1/3 van de lengte van de polder ondertunneld is. Bovendien komt er ter hoogte van knooppunt Ommedijk/Maaldrift een faunapassage onder de A44 waardoor een verbinding van de duinen met de polder mogelijk wordt. Door de ondertunneling is de strook tussen de bebouwing van de Stevenshof en de RijnlandRoute nog steeds bereikbaar voor dieren. In de Oostvlietpolder wordt, in het verlengde van de ecologische zone die door de gemeente Leiden in fasen wordt aangelegd een faunapassage onder de Europeweg gerealiseerd. Over de tunnelmond wordt richting Vlietland een brede watergang met natuurvriendelijke oever gerealiseerd als onderdeel van de te ontwikkelen ecologische verbindingzone.
- 23.8 Appellante stelt dat aan de zijde van de Oostvlietpolder geen sprake is van een verdiepte ligging van de weg. Aanleg van een watergang met natuurlijke oevers rondom de tunnelmond is wel een heel schamele invulling van de vormgeving van een ecologische verbindingzone. In het provinciale streekplan Zuid-Holland West van 2003 is immers als minimale breedte van een ecologische verbindingzone 50 meter voorgeschreven. Op basis daarvan is aan onderdelen van het Leidse bestemmingsplan Oostvlietpolder provinciale goedkeuring onthouden. De nu door de provincie zelf voorziene watergang is minder dan 10 meter breed en daarmee dus in strijd met het eigen streekplan, aldus appellante.

Reactie:

- Binnen het plangebied van het Inpassingsplan ligt de bestaande ecologische verbindingzone door de Oostvlietpolder. Deze maakt deel uit van de EHS. Als mitigerende maatregel worden onder meer natuurvriendelijke oevers langs de watergang over de tunnelbak aangelegd. Daarmee wordt voorkomen dat de realisatie van de nog niet gerealiseerde ecologische verbindingzone wordt gefrustreerd. Het provinciale beleid rondom ecologische verbindingzones/EHS brengt niet mee dat de mitigerende maatregelen zelf een breedte van minimaal 50 meter hebben. De ecologische verbindingzone als zodanig kent voorgeschreven minimale breedtes. Met de realisatie van de watergang van circa 10 meter breed, wordt voldaan aan dit uitgangspunt.
- 23.9 Appellant stelt dat ten aanzien van compensatie wat betreft de Oostvlietpolder niet mag worden uitgegaan van de huidige vrij beperkte landschappelijke waarde ('productiegrasland'), maar dat in rekening moet worden genomen dat er al eerder een aankleding van de polder had behoren te geschieden die recht doet aan de status van ecologische verbindingzone.

Reactie:

Door het treffen van mitigerende maatregelen is van aantasting van de mogelijkheid om de ecologische verbindingzone in de Oostvlietpolder te realiseren geen sprake. Compensatie is daarom voor de Oostvlietpolder niet aan de orde.

Zie Mitigatie- en Compensatieplan (bijlage 9 bij Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 11.

- 23.10 Appellant stelt dat bij de compensatie voor de Papenwegse- en Stevenshofjespolder de omvang van het te compenseren gebied niet beperkt moet blijven tot de oppervlakte van de weg zelf, maar dat ook het feitelijke verlies van de strook tussen de Stevenshofbebouwing en de tunnelbak moet worden meegerekend. De aangegeven 26,56 hectare te compenseren leefgebied van weide- en trekvogels is dan ook te gering.

Reactie:

Door de aanleg van de RijnlandRoute in de Papenwegse polder gaat weidevogelareaal verloren. Door de provincie is deze polder aangemerkt als belangrijk weidevogelgebied. Omdat de ingreep leidt tot verlies van in de Verordening Ruimte als belangrijk aangemerkte weidevogelleefgebied moet niet alleen het areaal verlies, maar ook de verstoring worden gemitigeerd en gecompenseerd. De verdiepte ligging, de geluidwerende voorzieningen en aangepaste verlichting hebben een mitigerend effect vanwege de beperking van de verstoring. Voor de resteffecten is berekend dat er door de aanleg circa 3 hectare verdwijnt en dat vanwege verstoring, berekend op basis van extra geluidverstoring (plansituatie ten opzichte van de huidige situatie) sprake is van een opgave van circa 16 hectare compensatie. Ten slotte is er door verlies en herinrichting van geschikt areaal in de Stevenshofjespolder circa 3 hectare compensatie benodigd. De totale opgave bedraagt derhalve circa 22 hectare. Voor alle opgaven worden compensatiemogelijkheden zoveel mogelijk uitgewerkt in de directe omgeving buiten de door de ingreep verstoorde zone.

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

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

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

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

Zie het Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute (bijlage 9 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 31.

Om de uitvoerbaarheid van de compensatieopgave te vergroten zijn twee sporen verkend.

Spoor 1 bestaat uit het realiseren van de compensatieopgave door middel van particulier natuurbeheer c.q. agrarisch natuurbeheer op gronden die nu nog bij agrariërs in eigendom zijn. De inzet van agrarisch natuurbeheer is voor de vaststelling van het Inpassingsplan onderzocht. Daartoe is met vertegenwoordiging van agrarische natuurverenigingen een overzicht gemaakt van 'kansrijke polders'. 'Kansrijk' betekent in dezen dat de polder voldoet aan de uitgangspunten voor compensatie en dat de agrarische natuurverenigingen hebben laten weten dat er vermoedelijk animo zal zijn voor invulling van de compensatieopgave. De polders die door het bevoegd gezag als kansrijk zijn aangemerkt zijn: Papenwegse Polder (gedeeltelijk), Westeindsepolder, Grote Drooggemaakte polder, Zwet- en Groote Blankaardpolder, Polder Groenendijk, Oostbroekpolder, Duivenvoordse Veenzijdse polder, Polder Elsbroek en Polder Hoogeweg/Elsgeest. Deze polders zijn (vrijwel) allemaal in de nabijheid van het tracé van de RijnlandRoute.

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

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

- 23.11 Appellant stelt dat compensatie van het verlies aan weidevogelgebieden in de directe omgeving nauwelijks mogelijk zal zijn. Het inzetten op agrarisch natuurbeheer zal niet tot de benodigde compensatie leiden, want de vier agrarische natuurverenigingen rond Leiden doen in hun werkgebieden immers al jaren aan weidevogelbeheer, deels zelfs in samenwerking met de provincie. De weidevogeldichtheden kunnen daar dan ook nauwelijks meer worden verhoogd. Om de verliezen aan geschikt gebied voor

weidevogels als gevolg van de aanleg van de RijnlandRoute toch te kunnen compenseren zal de provincie derhalve grasland moeten verwerven om het als weidevogelreservaat te kunnen laten beheren. Wellicht is het denkbaar dat de provincie aansluiting zoekt bij de gemeenten Voorschoten en Leidschendam-Voorburg, die in het kader van de uitvoering van het eerder gememoreerde Pact van Duivenvoorde in het gebied rondom Duivenvoorde een aantal tuinbouwkassen verwijderen. Appellant acht de voorgenomen mitigatie en compensatie van de schade aan de natuurgebieden als gevolg van de aanleg van de RijnlandRoute ontoereikend. De provincie behoort alsnog beter en grondiger onderzoek te doen naar aard en omvang van de te verwachten schade en een groter en ruimer compensatieprogramma te ontwikkelen. Appellant acht het in gebreke blijven van de provincie op dit onderdeel in strijd met de wettelijke en in het eigen beleid geformuleerde mitigatie- en compensatieplicht en onzorgvuldig.

Reactie:

Verwezen wordt naar de reactie onder paragraaf 23.10.

Het beroep dat is gericht tegen het Tracébesluit A4

- 23.12 Appellante stelt dat zij onder de naam Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute in een gezamenlijke zienswijze heeft betoogd dat de aanleg van de RijnlandRoute door de Oostvlietpolder en de aanleg van het knooppunt Hofvliet, dat de aansluiting van de RijnlandRoute met de A4 vormt, structureel tot verstoring en aantasting van de belangrijke landschappelijke waarde van deze polder zal leiden. Aantasting van dit landschap kan alleen worden toegestaan als het om werkelijk evidente en zwaarwegende openbare belangen gaat en er geen reëel alternatief voorhanden is, het bekende 'nee-tenzij-principe', dat in diverse provinciale beleidsstukken wordt onderschreven. Uit het antwoord op de zienswijze blijkt dat de minister zich aansluit bij de opstelling en opvattingen van de provincie en dus niet ontkent dat de aanleg van de RijnlandRoute aanzienlijke schade aan milieu en landschap zal toebrengen; evenmin wijst zij de stelling af dat het om bijzondere en waardevolle weidevogelgebieden gaat en om een ecologische verbindingszone die bescherming verdient. Net als de provincie stelt de minister echter dat voldaan is aan de wettelijke eisen om een MER en een MKBA op te stellen en dat mitigerende en compenserende maatregelen zullen worden getroffen. Uit de MER en de MKBA blijkt echter niet dat er sprake is van een uitdrukkelijke afweging tussen aard en ernst van het openbaar belang aan de ene kant, alsmede de taxatie of reële alternatieven mogelijk zijn en aan de andere kant de schade die deze variant van de verbinding aan het bijzondere landschap zal aanbrengen. De minister acht kennelijk aan de plicht om deze afweging te maken voldaan door de mitigatie en compensatie in het plan op te nemen. Appellante acht door het ontbreken van een expliciete afweging van belangen deze

(manier van) besluitvorming in strijd met het eigen provinciaal beleid, onzorgvuldig en ook in strijd met het motiveringsbeginsel.

Reactie:

Verwezen wordt naar het gestelde onder paragraaf 23.1, 23.2 en 23.3. Diezelfde afwegingen rondom de keuze voor de nieuwe verbinding gelden voor de Tracébesluiten.

- 23.13 Ten aanzien van de vraag of het verbindingsstuk tussen de rijkswegen A4 en A44 nuttig en noodzakelijk is verwijst appellante naar de daartegen aangevoerde beroepsgrond ten aanzien van het Inpassingsplan. De no-regret-maatregelen zijn naar het oordeel van appellante wel nuttig en nodig, maar ook, zeker in het licht van gewijzigde bevolkings- en verkeersprognoses, toereikend om in de komende jaren aan verkeersbehoefte tegemoet te komen. Gevolg van die beoordeling is dat ook het knooppunt Hofvliet in de A4 overbodig is. Appellante verzoekt uw Afdeling om het TB A4 te vernietigen, omdat het samen met de voorgenomen RijnlandRoute tussen A4 en A44 een overbodige ingrijpende verkeersvoorziening tot stand gaat brengen met grote landschappelijke nadelen, die niet worden gerechtvaardigd door economische en verkeerskundige baten.

Reactie:

Verwezen wordt naar het gestelde onder 23.4. Dit geldt op dezelfde wijze voor de inpassing van de aansluiting op de A4 ter hoogte van knooppunt Hofvliet:

- 23.14 Appellante stelt dat de RijnlandRoute niet nodig en nuttig is. Maar als uw Afdeling anders oordeelt dan is het nog gewenst om af te zien van de aanleg van het knooppunt Hofvliet. De aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 kan worden gerealiseerd door gebruik te maken van het bestaande knooppunt Leiden/Zoeterwoude, waar thans de N206 op de A4 aansluit. Appellante voert daartoe diverse argumenten aan.

Reactie:

Met het aantakken van de nieuwe verbinding op het bestaande knooppunt Leiden/Zoeterwoude wordt afbreuk gedaan aan de doelstelling om een robuuste tweede oost-west verbinding nabij Leiden te creëren waardoor verkeersstromen worden ontvlecht. De opwaardering van het Lammenschansplein en de verdubbeling van de Europaweg dient nu juist voor een betere afwikkeling van het lokale/bestemmingsverkeer. Aantakking van de nieuwe verbinding op het bestaande knooppunt Leiden/Zoeterwoude levert verkeerstechnisch dan ook geen oplossing voor de huidige knelpunten. De verkeersstromen komen dan immers weer

samen op hetzelfde knelpunt. Om die reden is deze suggestie van appellante niet nader uitgewerkt.

- 23.15 Indien uw Afdeling de realisatie van de RijnlandRoute, inclusief knooppunt Hofvliet, wil toestaan, dan stelt appellante dat een andere uitvoering en inpassing van dit knooppunt gewenst is. Het kunstwerk met de fly-overs steekt hoog boven het omringende landschap uit, onbelemmerd geluid, fijnstof en stank over het landschap doet neerdalen en in wijde omgeving zeer verstorend werkt. Van de Oostvlietpolder blijft mede daardoor weinig over en van een ecologische verbindingzone kan al helemaal geen sprake meer zijn. De suggestie die in zienswijzen is gedaan om minstens één van de fly-overs juist onder de A4 door aan te leggen is door de minister afgewezen met het argument dat deze oplossing het knooppunt te kostbaar maakt. Er is geen raming van meerkosten gegeven en evenmin is een raming van besparingen op het gebied van geluids-, stof- en stankoverlast opgesteld en van de daarvoor geplande mitigerende maatregelen. Bovenal blijkt nergens dat de minister begrip toont voor het argument dat het ontzien van een waardevolle polder die een EVZ vormt, niet alleen haar plicht is, maar ook wel wat mag kosten en in de totale afweging dient te worden meegenomen. Schade aan de polder is immers niet zomaar toegestaan als er een reëel alternatief mogelijk is. De weigering om deze oplossing te overwegen is onvoldoende gemotiveerd en niet redelijk.

Reactie:

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

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

Wat betreft de ondertunneling wordt het volgende opgemerkt.

Verweerders hebben onderzocht of de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 bij knooppunt Hofvliet onder de A4 gebracht kan worden. Het is technisch zeer ingrijpend om de fly-overs te vervangen door twee ondergrondse verbindingswegen. Daarvoor zou erg diep gegraven moeten worden, aangezien deze twee verbindingswegen onder elkaar komen te liggen. Eén fly-over onder de grond is op zich technisch wel haalbaar, maar dat neemt het punt van de openheid maar ten dele weg. Het vervangen van één

fly-over door een tunnel bleek bovendien financieel niet haalbaar. De kosten van een ondergrondse aansluiting zijn substantieel hoger dan de voorziene variant met fly-overs over de A4. De aanzienlijk hogere kosten van een aansluiting onder de A4 door staan niet in verhouding tot de beperkte voordelen daarvan. Verweerders zijn van mening dat zij daarin een alleszins redelijke afweging hebben gemaakt. Het bevoegd gezag heeft ingevolge de rechtspraak van uw Afdeling bij de vaststelling van een ruimtelijk plan dan wel een tracébesluit overigens een ruime mate van beleidsvrijheid bij de afweging van de aan de orde zijnde belangen en de voor- en nadelen van alternatieven.

Zie bijvoorbeeld:

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

24 Nalco Europe B.V.

Appellante is gevestigd aan de Ir. G. Tjalmaweg 1 (2342 BV) te Oegstgeest. Ten behoeve van de optimalisatie van het knooppunt Leiden-West (A44/N206) moet het bedrijf worden aangepast. In de huidige situatie ligt het bedrijf op 172 meter van het bestaande tracé van de A44. In de toekomstige situatie is het bedrijf op 31 meter van de nieuwe toerit gelegen. De situatie van appellante is aangegeven op bijlage 34 bij dit verweerschrift.

Het beroep van appellante richt zich tegen het Besluit hogere grenswaarden, het Inpassingsplan en het Tracébesluit A44.

De zienswijze van appellante over het ontwerpbesluit hogere grenswaarden en over het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan en Besluit Hogere Waarden in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.59 (aanvullend voor appellante).

De zienswijze van appellante over het ontwerp-Tracébesluit A44 is behandeld in de Nota van Antwoord Tracébesluiten in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.31 (aanvullend voor appellante).

Beroepsgronden Besluit hogere grenswaarden

- 24.1 Appellante stelt dat haar pand ten onrechte niet is aangemerkt als een object dat bescherming tegen geluidhinder toekomt. Hoewel de Wet geluidhinder noch het Besluit geluidhinder kantoorgebouwen als gevoelige bestemming noemen, heeft de Raad van State meermaals geoordeeld dat bedrijfsruimten, waar gedurende een langere periode van de dag personen verblijven die een zekere bescherming tegen onaanvaardbare geluidhinder behoeven, wel als geluidgevoelig object kunnen worden aangemerkt. In het pand van appellante is overdag een groot aantal mensen aanwezig dat bescherming tegen geluidhinder behoeft. Daarbij zijn tijdens laboratoriumonderzoeken ook 's nachts personen in het pand aanwezig die bescherming tegen geluidhinder behoeven.

Verwezen wordt naar:

AbRvS 15 januari 2003, nr. 200200707/1;

AbRvS 7 juli 2010, nr. 200907S4S/1/R1;

AbRvS 29 januari 2014, nr. 201303446/1/R1.

Appellante wijst erop dat door de Raad van State wordt overwogen dat voor bedrijfsruimten niet dezelfde bescherming tegen geluidhinder toekomt als bijvoorbeeld woningen of de in het Bgh genoemde andere geluidsgevoelige bestemmingen. Uit het Besluit en het Achtergrondrapport blijkt echter niet dat enige

aandacht is besteed aan de vraag of het pand van appellante (gedeeltelijk) als geluidsgevoelig object moet worden aangemerkt of anderszins bescherming tegen geluidhinder toekomt en welke maatregelen in dat verband mogelijk noodzakelijk zijn als gevolg van de RijnlandRoute. Deze beoordeling en de daarbij behorende onderzoeken zijn volgens appellante ten onrechte niet uitgevoerd. Hierbij klemmt te meer dat het pand van appellante zeer dichtbij de voorgenomen RijnlandRoute ligt. Aangezien de RijnlandRoute tot een hogere verkeersintensiteit zal leiden, zal dit tot een toename van de geluidbelasting ten opzichte van het pand van appellante leiden.

Reactie:

Vooropgesteld dient te worden dat het bedrijfspand van appellante niet is aangemerkt als geluidsgevoelige bebouwing dientengevolge waarvan het bedrijfspand niet als geluidsgevoelige bestemming is meegenomen in de akoestische rapportages die in het kader van de besluitvorming omtrent de vast te stellen hogere waarden zijn opgesteld. Een en ander laat onverlet dat uit de akoestische rapportages wel volgt welke geluidsbelasting maximaal ter plaatse van het bedrijf van appellante optreedt.

Zie Akoestisch onderzoek Inpassingsplan RijnlandRoute, hoofdrapport, bijlage 18.3, blz. 624. Waarneempunt voor de geluidsbelasting betreft 7051 met subnummers 1 t/m 23.

Uit de toetsresultaten van de naast gelegen woningen Rhijnhofweg 9, 9A en 9B is af te leiden dat in de autonome situatie de maximale geluidsbelasting 61 dB is.

Verweerders hebben Tauw gevraagd om de geluidsbelasting ter plaatse van het bedrijf van appellante te bepalen. In een aanvullende notitie is door Tauw bepaald dat de geluidsbelasting bij het kantoor/bedrijfspand van appellante in de situatie na realisatie van de RijnlandRoute maximaal 62 dB (incl. aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder (hierna: Wgh)) bedraagt.

Zie Notitie Geluidsbelasting Nalco, Tauw, 16 maart 2015 (**bijlage 35**) bij dit verweerschrift).

Het geluid van de A44 en de Ir. G. Tjalmaweg samen is 69,84 dB. Met aftrek van 2 dB (artikel 110g Wgh) wordt dit 67,84 dB(A). De maximale ontheffingswaarde op grond van de Wgh bedraagt 68 dB. Aangezien de geluidsbelasting ter hoogte van het bedrijfspand van appellante daaronder blijft, menen verweerders dat van een noodzaak tot het treffen van aanvullende maatregelen geen sprake is.

- 24.2 Volgens appellante is het voorliggende Besluit onzorgvuldig voorbereid. Dit is het gevolg van het feit, dat het pand van appellante ten onrechte niet op de juiste wijze is betrokken in het akoestische onderzoek dat tot het Achtergrondrapport heeft geleid.

Ten onrechte is niet beoordeeld of ten aanzien van het pand van appellante sprake is van een reconstructie-effect, dat wil zeggen een toename in geluidbelasting van meer dan 2 dB als gevolg van de RijnlandRoute. Daarom is ook niet beoordeeld welke maatregelen mogelijkerwijs moeten worden getroffen teneinde die toename in geluidbelasting bij de locatie van appellante tegen te gaan. Derhalve kan het college logischerwijs ook niet beoordelen of het noodzakelijk is dat hogere grenswaarden worden vastgesteld ten aanzien van de locatie van appellante. Het vaststellen van hogere grenswaarden op basis van de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder kan, zo stelt appellante, slechts plaatsvinden indien maatregelen om een toename van de geluidbelasting ten opzichte van een geluidgevoelig object te voorkomen niet doelmatig zijn of stuiten op landschappelijke of stedenbouwkundige bezwaren. De vraag of het pand van appellante of delen daarvan als geluidgevoelige objecten moeten worden aangemerkt is in het geheel niet beantwoord. Daarom is ten onrechte niet onderzocht wat de toename van de geluidbelasting ten aanzien van het pand van appellante bedraagt en is niet bepaald of er doelmatige maatregelen noodzakelijk en mogelijk zijn en of er landschappelijke dan wel stedenbouwkundige bezwaren bestaan tegen dergelijke maatregelen. Daarom kan ook niet worden bepaald of het noodzakelijk is dat ten aanzien van het pand van appellante hogere grenswaarden worden vastgesteld. Feitelijk is het pand van appellante in het geheel niet in het onderzoek en de besluitvorming in het kader van de bescherming tegen geluidhinder betrokken. Het Besluit is daarom onvolledig en onzorgvuldig voorbereid en onvoldoende gemotiveerd. Daarbij komt nog dat het pand van appellante zeer dichtbij het tracé van de RijnlandRoute ligt en er daarom hoogstwaarschijnlijk juist ten opzichte van het pand van appellante maatregelen moeten worden getroffen om een (onaanvaardbare) toename van de geluidbelasting tegen te gaan. Appellante verzoekt de Afdeling daarom het bestreden besluit te vernietigen en Provinciale Staten in de kosten van appellante ter zake dit geding te veroordelen.

Reactie:

Omdat het bedrijfspand van appellante niet kan worden aangemerkt als geluidgevoelige bestemming in de zin van de Wgh, geldt ook geen verplichting om te beoordelen of sprake is van een reconstructie-effect.

Uit de door Tauw recentelijk opgestelde notitie volgt evenwel dat als gevolg van de wijzigingen aan de weg ter hoogte van het bedrijfspand van appellante, een effect optreedt van 2,6 dB dat met het treffen van maatregelen wordt teruggebracht tot een toename in de maximale geluidbelasting van 1,9 dB. Verweerders menen daarom dat ook hierin geen aanleiding is gelegen tot het treffen van aanvullende maatregelen.

Beroepsgronden Inpassingsplan

24.3 Het Inpassingsplan is volgens appellante in strijd met een goede ruimtelijke ordening. De provincie heeft de positie van appellante onvoldoende meegewogen in het beoordelen van de ruimtelijke inpassing van het Inpassingsplan. Appellante heeft onder verwijzing naar een uitspraak van de Afdeling van 29 januari 2014 onderbouwd dat bedrijfslocaties in het kader van een goede ruimtelijke ordening bescherming tegen geluidshinder toekomt (AbRvS 29 januari 2014, 201303446/1/R1). PZH is aan de argumenten van appellante voorbij gegaan onder de enkele verwijzing naar het argument dat bedrijfslocaties niet geluidgevoelig zijn omdat zij niet in de Wet geluidhinder zijn opgenomen. PZH heeft daarom geen beoordeling van de (onvermijdelijke) toename in geluidshinder voor de locatie van appellante als gevolg van de RijnlandRoute uitgevoerd. Nu er geen maatregelen in het Inpassingsplan worden voorzien om deze toename tegen te gaan of zelfs wordt beoordeeld of er alternatieven of mitigerende maatregelen mogelijk en aangewezen zijn, is het Inpassingsplan in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Bovendien is, gelet op het voorgaande, het Inpassingsplan onzorgvuldig voorbereid.

Reactie:

Nu het bedrijfspand van appellante in de nabijheid van woningen (geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wgh) is gelegen waarvoor hogere waarden zijn vastgesteld, bestaat wel degelijk inzicht in de akoestische effecten van het Inpassingsplan op het pand van appellante. Aangezien de toekomstige geluidsbelasting onder de maximale ontheffingswaarde blijft die op grond van de Wgh geldt, hebben verweerders daarin geen aanleiding gezien tot het treffen van maatregelen specifiek ten behoeve van appellante. Daarbij is van belang dat appellante vanzelfsprekend profiteert van maatregelen – bijvoorbeeld geluidschermen – die als uitvloeisel van de doelmatigheidstoets als onderdeel van het plan worden getroffen.

24.4 Het Inpassingsplan is volgens appellante voorts in strijd met artikel 3.26 Wro jo. 3.1 Wro jo. 3.1.6 lid 1 onder d Bro jo 3:2 Awb. Appellante heeft reeds in haar zienswijze gemotiveerd uiteengezet dat een deel van haar activiteiten op de locatie bestaat uit wetenschappelijk onderzoek met zeer trillingsgevoelige apparatuur. Het had op de weg van PZH gelegen om een gedegen onderzoek naar de trillingshinder te verrichten. Nu de RijnlandRoute zeer dicht langs het perceel van appellante zal lopen en er bovendien tijdens de aanleg op zeer dichte afstand van het pand van appellante met zware machines zal worden gewerkt, is een toename van trillingshinder met navenante gevolgen voor de gevoelige onderzoeksapparatuur van appellante niet uit te sluiten. Er is volgens appellante ten onrechte in het geheel geen onderzoek verricht naar de mate waarin de geprojecteerde toename in verkeersintensiteit als gevolg van de RijnlandRoute tot meer trillingshinder zal leiden - zowel in het algemeen als specifiek ten opzichte van het pand van appellante. Nu het Inpassingsplan niet voorziet in enige mitigerende of compenserende maatregelen, is het Inpassingsplan in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Reactie:

Vooropgesteld dient te worden dat appellante een onderscheid maakt tussen trillingshinder als gevolg van het feit dat het toekomstige tracé dichters langs het bedrijfspand van appellante ligt dan in de huidige situatie enerzijds en trillingshinder in de uitvoeringsfase van het project anderzijds.

Bouwwerkzaamheden zijn onvermijdelijk bij de realisering een project als hier aan de orde. De gevolgen die gepaard gaan met de werkzaamheden tijdens de aanleg van de RijnlandRoute zijn gevolgen die betrokken zijn bij de belangenafweging in het kader van de besluitvorming.

Dat laat onverlet dat in het contract met de aannemer de verplichting zal worden opgenomen om maatregelen te treffen om geluid-, trilling- en stofhinder zoveel mogelijk te beperken en dat bij de keuze van de in te zetten techniek ten behoeve van de uitvoering en de plaats van waaruit de werkzaamheden zullen plaatsvinden, zoveel mogelijk rekening zal worden gehouden met de hinder daarvan voor omliggende bedrijven en omwonenden. Verweerders menen dat de belangen van appellante daarmee zijn geborgd.

Vgl. AbRvS 4 januari 2012, 201104518/1/R4 en 201111577/1/R4, r.o. 4.88.1 (Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere).

Voor wat betreft de vrees van appellante voor trillingshinder gedurende de gebruiksfase van de RijnlandRoute vindt al enige tijd overleg plaats tussen appellante en verweerders. Herhaaldelijk is appellante verzocht tot het overleggen van trillingspecificaties voor de in het pand aanwezige apparatuur. Deze zijn nodig om accurate berekeningen uit te voeren. Op 27 februari jl. is desalniettemin – zonder de gevraagde specificaties – door verweerders aan appellante een door Grontmij opgestelde Rapportage Belendingen toegezonden. De conclusies die zijn opgenomen ten aanzien van trillingshinder worden op korte termijn met appellante besproken.

Kort weergegeven zijn de belangrijkste conclusies van Grontmij:

- Ten gevolge van de verschuiving van de oprit neemt het trillingsniveau beperkt toe;
- Er is in de huidige situatie en toekomstige situatie geen sprake van trillinghinder voor personen in het gebouw, dan wel van een onacceptabel groot risico op schade aan het gebouw.
- Of de opgestelde apparatuur hinder ondervindt ten gevolge van de verlegging van de oprit is op basis van de tot nu toe door Nalco aangeleverde informatie nog niet vast te stellen.

Zie Rapportage Belendingen, Grontmij 7 november 2014, bijlage 5: trillingsprognoses gebruiksfase, par. 5.2 (**bijlage 36**) bij dit verweerschrift).

- 24.5 Voorts wordt door appellante gesteld dat er onjuiste beoordelingskaders zijn gehanteerd inzake geluid- en trillingshinder. PS hebben het Inpassingsplan op basis van onjuiste beoordelingskaders vastgesteld, waardoor de positie van appellante ten onrechte niet is meegewogen in de besluitvorming omtrent het TB.

In het TB is niet beoordeeld welke maatregelen mogelijksterwijs moeten worden getroffen teneinde die toename in geluidsbelasting bij de locatie van appellante tegen te gaan. Dientengevolge is niet bepaald of er doelmatige maatregelen noodzakelijk en mogelijk zijn en of er landschappelijke dan wel stedenbouwkundige bezwaren bestaan tegen dergelijke maatregelen. Daarom kan ook niet worden bepaald of het noodzakelijk is dat ter hoogte van het pand van appellante hogere geluidsproductieplafonds worden vastgesteld. Het pand van appellante is daarom ten onrechte onvoldoende in het onderzoek en de besluitvorming ten aanzien van het TB betrokken. Het TB is daarom onvolledig en bovendien onzorgvuldig voorbereid. Daarbij komt nog dat het pand van appellante zeer dichtbij het tracé van de RijnlandRoute ligt en er daarom hoogstwaarschijnlijk juist ten opzichte van het pand van appellante maatregelen moeten worden getroffen om een (onaanvaardbare) toename van de geluidsbelasting tegen te gaan. Voorts zal volgens de huidige plantekeningen op korte afstand van de locatie van het pand van appellante de verkeersintensiteit toenemen. Het valt volgens appellante in het geheel niet uit te sluiten dat dit zal leiden tot ernstige trillingshinder ter hoogte van het pand van appellante. Voor de vaststelling van het Inpassingsplan is dit echter niet, althans onvoldoende onderzocht.

Reactie:

Het geluidniveau van 69 dB door de A44 is berekend op één punt op de zuidoost gevel van het gebouw dat zo dicht mogelijk bij de afrit is gelegen op een hoogte van 22,5 en 19,5 m. Op 4,5 m hoogte is het geluidniveau 67,85 dB. Een deel van deze gevel is volledig gesloten. De hoogste berekende geluidsbelasting geldt derhalve niet voor het gehele bedrijfspand van appellante. Vanwege het feit dat een groot deel van het kantoorgedeelte nu juist aan de andere kant van het pand is gesitueerd, menen verweerders dat van een onaanvaardbare geluidssituatie geen sprake is

Voor wat betreft de door appellante gestelde trillingshinder wordt verwezen naar het gestelde onder 24.4.

- 24.6 Appellante stelt dat het onderzoek ten aanzien van de luchtkwaliteit niet met de vereiste zorgvuldigheid heeft plaatsgevonden. Het is onduidelijk waarom het jaar 2020 is betrokken in de berekeningen in plaats van het jaar 2030. Gezien de snelheid wanneer de RijnlandRoute zich tot nu toe heeft ontwikkeld, zal deze in 2020 mogelijk

pas net geopend zijn. Ook is in het onderzoek naar de te verwachten luchtkwaliteit geen aandacht besteed aan de uitstoot van de stof $PM_{2,5}$. De stelling van onderzoeksbureau Tauw, dat de kans zeer klein is dat grenswaardeoverschrijding voor deze stof plaatsvindt op locaties waar de PM_{10} grenswaarde wordt gehaald, betekent geenszins dat dit niet mogelijk is. Gezien de geëiste zorgvuldigheid en de grote consequenties die de RijnlandRoute zal hebben op de gezondheid van belanghebbenden, had het op de weg van de provincie Zuid-Holland gelegen om daar wel onderzoek naar te laten doen.

Reactie:

Ten aanzien van de gevolgen van het Inpassingsplan voor de luchtkwaliteit wordt vooropgesteld dat de RijnlandRoute is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Op basis daarvan wordt geborgd dat van overschrijding van grenswaarden op het punt van luchtkwaliteit geen sprake is. Ingevolge artikel 5.16, derde lid, Wm vindt daarom geen afzonderlijke toets plaats aan de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden. Het NSL zorgt ervoor dat overal in Nederland aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan, ook ter plaatse van de woning van appellanten.

Zie 6^e NSL Melding 2014, projectnummers 2002, 2003, 2004, 2004a en 2004b.

Na het doen van de NSL melding, is evenwel besloten om de boortunnel te verlengen. Om die reden is specifiek bij de tunnelmonden aanvullend onderzoek uitgevoerd.

Zie de Achtergrondnotitie luchtkwaliteit d.d. 9 september 2014 (bijlage 6 bij de toelichting op het Inpassingsplan).

Daaruit volgt dat er in de plansituatie (2020) nergens op de wettelijke beoordelingspunten een overschrijding van de grenswaarden van de relevante luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO_2), fijnstof (PM_{10}) en ultrafijnstof ($PM_{2,5}$) optreedt.

Appellante is niet gevestigd nabij deze tunnelmonden zodat de beroepsgrond van appellante niet strekt ter bescherming van de belangen van appellante. Het relativiteitsvereiste van artikel 8:69a Awb staat daarom aan vernietiging op grond van deze beroepsgrond in de weg.

- 24.7 Ten aanzien van de opname van de RijnlandRoute in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit zijn enkele opmerkingen op zijn plaats. Appellante wordt hierdoor een effectief rechtsmiddel ten aanzien van de luchtkwaliteit aspecten ontnomen. Door opname van het project in het programma wordt de

besluitvorming over het Inpassingsplan en de TB's sterk vereenvoudigd. De bestuurlijke voordelen die een dergelijke vereenvoudiging van de besluitvorming meebrengt moeten echter niet betekenen dat de rechtspositie van belanghebbenden wordt aangetast. Daarbij wijst appellante er, onder verwijzing naar rapporten van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu ("RIVM") - waaronder de Monitoringsrapportage NSL 2013 -, op dat het NSL nog altijd niet tot gewenste resultaten heeft geleid. Ten aanzien van stikstofdioxide blijkt bijvoorbeeld dat daar nog veel overschrijdingen worden berekend, met name op wegen in de Randstad met veel verkeer.

Reactie:

Onder verwijzing naar jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak benadrukken verweerders dat het NSL en de daarbij behorende systematiek van monitoring en bijstelling reeds lange tijd geaccepteerd is.

Zie:

- AbRvS 18 februari 2015, 201400570/1/R6 r.o. 45.3 (bp. Rotterdamsebaan);
- AbRvS 1 oktober 2014, 201309459/1/R6, r.o. 13 (Tracébesluit N18 Varsseveld-Enschede);
- AbRvS 4 januari 2012, 201104518/1/R4 en 201111577/1/R4, r.o. 2.60 (Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere).

Ingevolge vaste jurisprudentie geldt dat indien wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit, daarmee ook het belang van de volksgezondheid is geborgd.

Zie: AbRvS 10 juli 2013, 201209433/1 en AbRvS 13 maart 2013, 201208110/1/R3, r.o. 28.3.

Om die reden bestaat geen aanleiding om ter zake van risico's voor de volksgezondheid doorslaggevende betekenis te hechten aan hetgeen is gesteld in publicaties van het RIVM.

AbRvS 4 januari 2012, 201104518/1/R4 en 201111577/1/R4, r.o. 2.60.13 (Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere).

- 24.8 Appellante stelt dat bij de vaststelling van het Inpassingsplan is onvoldoende rekening gehouden met de effecten die dit plan zullen hebben op de externe veiligheid van appellante, waardoor het Inpassingsplan onzorgvuldig is voorbereid. Gezien de vloeroppervlakte van het gebouw van appellante, dient zij beschouwd te worden als een kwetsbaar object. De externe veiligheid zal voor appellante lager worden omdat er meer transport van gevaarlijke stoffen nabij haar locatie zal gaan plaatsvinden en dit transport veel dichterbij haar locatie zal gaan plaatsvinden. Uit de toelichting op het

Inpassingsplan en de Achtergrondrapportage Externe Veiligheid blijkt dat het plaatsgevonden risico op de Ir. G. Tjalmaweg zal toenemen in de plansituatie, waardoor de veiligheid op de locatie van appellante negatief wordt beïnvloed. Het groepsrisico bij de Ir. G. Tjalmaweg in de plansituatie heeft een normwaarde van circa 0.133, een lagere waarde dan de waarde in de autonome situatie: 0.233. Dit is een schijnafname die een rekentechnisch gevolg is van een verbreding van de weg. Het is volgens appellante niet duidelijk hoe dit rekentechnische gevolg ten aanzien van het groepsrisico geduid kan worden in relatie tot de positie van appellante, nu de weg en het transport van gevaarlijke stoffen dichtbij het pand zullen komen. Voorts zijn de effecten op de externe veiligheid van de Knoop Leiden West als gevolg van de RijnlandRoute niet berekend.

Reactie:

In de Achtergrondrapportage Externe Veiligheid is uitgebreid aandacht besteed aan alle door appellante genoemde onderdelen.

Voor wat betreft het plaatsgebonden risico op de Ir. G. Tjalmaweg volgt uit de rapportage dat aan de norm voor het plaatsgebonden risico voor kwetsbare objecten wordt voldaan. In dat verband doet niet ter zake dat sprake is van een beperkte toename van het plaatsgebonden risico.

Zie: Achtergrondrapportage Externe Veiligheid (bijlage 49 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 36.

Wat betreft het groepsrisico op de Ir. G. Tjalmaweg laat de rapportage inderdaad een rekenkundige afname zien. Deze uitkomsten zijn voorgelegd aan de Omgevingsdienst Midden-Holland en de Veiligheidsregio die beiden geen bedenkingen hadden bij deze uitkomsten en dientengevolge positief hebben geadviseerd.

Zie: Achtergrondrapportage Externe Veiligheid (bijlage 49 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 40, figuur 4.4.

Anders dan appellante stelt, biedt het Achtergrondrapport ook inzicht in de effecten van Knoop Leiden West op het plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Zie: Achtergrondrapportage Externe Veiligheid (bijlage 49 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 55, figuur 4.16 voor plaatsgebonden risico en blz. 57-58 voor groepsrisico.

Het externe veiligheidsrisico op de knooppunten – waaronder Leiden-West - is alleen voor het plaatsgebonden risico kwantitatief in beeld gebracht. De bepaling van het groepsrisico voor de knooppunten is niet nodig, gezien de relatief lage groepsrisico's

op de doorgaande wegen. Conform de geldende regelgeving is een groepsrisicoverantwoording niet noodzakelijk, aangezien er geen overschrijding van de oriëntatiewaarde wordt geconstateerd en de planontwikkeling niet leidt tot een toename van het groepsrisico.

- 24.9 Appellante maakt zich zorgen over de te verwachten overlast als gevolg van de realisatie van de RijnlandRoute. Een deel van de RijnlandRoute zal worden aangelegd over de grond van appellante, waarvan appellante zeer veel hinder van zal ondervinden. Appellante meent dat, nu concrete toezeggingen en afspraken ontbreken met betrekking tot de mitigatie en compensatie van het ongemak dat zij lijdt als gevolg van de aanleg van de RijnlandRoute, het Inpassingsplan onzorgvuldig en onevenredig bezwarend is.

Reactie:

Verweerders zijn zich terdege bewust van de impact van de RijnlandRoute voor het bedrijf van appellante. Om die reden vinden vanaf februari 2014 gesprekken plaats tussen verweerders en appellante omtrent de gevolgen van het Inpassingsplan en het Tracébesluit A44 voor appellante. Dit heeft er onder andere in geresulteerd dat in het Inpassingsplan is voorzien in een alternatieve ontsluiting van het pand van appellante via de Rhijnhofweg (personeelsingang en dienstingang). Een deel van de gronden van appellante is nodig voor realisering van de RijnlandRoute. Om die reden zijn eveneens afspraken gemaakt omtrent het verleggen van kabels en leidingen op het terrein en verplaatsing van een klein nutsgebouw op het terrein. Parallel hieraan vinden al geruime tijd gesprekken plaats over de verwerving van de gronden. Daartoe zijn reeds taxaties uitgevoerd. Onder verwijzing naar het gestelde onder 24.4 vinden bovendien gesprekken plaats om de gevolgen van het plan op het gebied van trillingshinder te beperken.

Het enkele feit dat de gesprekken/onderhandelingen met appellante nog niet op alle onderdelen tot harde afspraken hebben geleid, brengt niet mee dat het Inpassingsplan onzorgvuldig tot stand is gekomen.

- 24.10 Appellante wijst op pagina 44 van het Achtergrondrapport water van 12 november 2014 (bijlage 9 bij het OPIP), waar wordt aangegeven dat er ter plaatse van haar locatie sprake zal zijn van dempingen van oppervlaktewater en tijdelijke onttrekkingen van grondwater. Uit het achtergrondrapport blijkt onvoldoende dat deze veranderingen in de waterhuishouding geen gevolgen zullen hebben voor de locatie van appellante. De enkele opmerking in het achtergrondrapport dat voldoende maatregelen mogelijk zijn om negatieve gevolgen te compenseren, is voor appellante onvoldoende.

Reactie:

De wijzigingen in de waterhuishouding worden zodanig ingepast dat geen effecten op de waterbalans binnen het eigendom van Nalco zullen optreden. Voorafgaand aan tijdelijke onttrekkingen van grondwater zal de uitgangssituatie (nulmeting) door onderzoek worden vastgelegd waarna de situatie zal worden gemonitord. Waar nodig kan door het treffen van maatregelen worden voorkomen dat negatieve gevolgen voor appellante optreden.

- 24.11 In het kader van de besluitvorming voor een ruimtelijk plan dat is gericht op het aanleggen van een weg, dienen de vast te stellen verkeersregels voor die weg volgens appellante een integraalonderdeel van de besluitvorming te vormen. Appellante meent dat het Inpassingsplan onzorgvuldig is voorbereid, nu de provincie geen dan wel onvoldoende aandacht hieraan heeft besteed in de besluitvorming.

Reactie:

Niet duidelijk is ter bescherming van welk belang appellante deze beroepsgrond naar voren brengt. Verkeersregels dienen ten behoeve van de weggebruiker en derhalve niet ter bescherming van bedrijven. Om die reden staat het relativiteitsvereiste zoals neergelegd in artikel 8:69a Awb in de weg aan vernietiging op deze beroepsgrond.

In reactie op deze stelling brengt verweerder daarnaast het volgende onder de aandacht.

Ten behoeve van het vast te stellen Inpassingsplan en de Tracébesluiten zijn verschillende ontwerpuitgangspunten gehanteerd zoals de maximaal toegestane snelheid. De besluiten daartoe kunnen evenwel nog niet worden genomen aangezien deze pas effect hebben nadat het tracé wordt opengesteld. Voor zover appellante derhalve doelt op gecoördineerde besluitvorming, geldt dit niet voor de later te nemen verkeersbesluiten.

- 24.12 Appellante acht het Inpassingsplan in strijd met het motiveringsbeginsel, nu PZH aan de bedenkingen van appellante voorbij is gegaan onder verwijzing naar argumenten die appellante reeds had weerlegd of zelfs zonder enige argumentatie. Met name de motivering van de beantwoording van de zienswijze op het OPIP van appellante laat in dat verband te wensen over. Haar zienswijze wordt niet serieus genomen en het ontbreekt de beantwoording aan enige concrete motivering van het passeren van de zienswijzen.

Reactie:

Over het ontwerp-Inpassingsplan en het ontwerpbesluit hogere grenswaarden zijn in totaal 238 zienswijzen naar voren gebracht. Gelet op dit grote aantal zienswijzen

hebben verweerders ervoor gekozen om de zienswijzen thematisch te beantwoorden. Bij deze keuze heeft onder meer een rol gespeeld dat veel indieners dezelfde onderwerpen aan de orde hebben gesteld. Waar de individuele situatie van een indiener daartoe aanleiding gaf, is ingegaan op die specifieke situatie. Daartegen verzet artikel 3:46 van de Awb zich niet. Dat niet op ieder argument ter ondersteuning van een zienswijze afzonderlijk is ingegaan, betekent niet dat het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan en het besluit hogere grenswaarden onvoldoende zijn gemotiveerd.

Zie (o.m.):

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

- 24.13 Het Inpassingsplan is volgens appellante eveneens in strijd met het evenredigheidsbeginsel, nu het Inpassingsplan niet voorziet in een adequate regeling voor planschade en/of nadeelcompensatie. Appellante wordt ten opzichte van andere belanghebbenden onevenredig getroffen, nu de RijnlandRoute over een deel van haar perceel zal lopen, haar toegangsinfrastructuur opnieuw moet worden ingericht en haar zichtlocatie heeft te lijden onder de aanleg van de RijnlandRoute. Ook de kosten voor deskundige bijstand van appellante vallen volgens appellante niet onder het normaal maatschappelijk risico.

Reactie:

In het Inpassingsplan is voorzien in een alternatieve ontsluiting van het perceel van appellante. Met de kosten van verwerving van de gronden en herinrichting van het terrein van appellante is in de plankosten rekening gehouden. De gesprekken die al geruime tijd met appellante worden gevoerd zijn er bovendien op gericht om de nadelige effecten die appellante ondervindt zoveel mogelijk te beperken.

In de nieuwe situatie worden inderdaad langs de A44 geluidschermen geplaatst. Deze beginnen echter pas precies op het punt waar een automobilist haaks op de weg naar het bedrijfspand van appellante kijkt. Vanuit de richting Amsterdam is er daardoor vrij zicht op de locatie. Vanuit de richting Den Haag is er over een korte lengte (160 meter) sprake van een scherm van 2 meter hoog, hierna is er weer sprake van vrij zicht op het bedrijf. Tegelijkertijd beschermen diezelfde geluidschermen appellante ook tegen het geluid als gevolg van de A44.

Ten aanzien van de kosten voor deskundige bijstand in het voortraject hebben Provinciale Staten per brief aan appellante aangegeven dat deze niet worden vergoed en onder het normaal maatschappelijk risico vallen.

- 24.14 Ook is er sprake van strijd met het beginsel van fair play, omdat de provincie zich ten opzichte van appellante alles behalve open en eerlijk heeft opgesteld in de besluitvorming die tot het onderhavige Inpassingsplan heeft geleid. Ook heeft de provincie pas in een laat stadium appellante benaderd om daadwerkelijk de gevolgen van de RijnlandRoute voor appellante te bespreken. Dit heeft de belangen van appellante geschaad en zij voelt zich bovendien niet serieus genomen door de provinciale overheid.

Reactie:

Vooropgesteld dient te worden dat voorafgaande aan de vaststelling van het Inpassingsplan de gebruikelijke inspraak- en besluitvormingsprocedures zijn doorlopen. Ook zijn belangrijke stakeholders – waaronder appellante – op verschillende momenten geïnformeerd over de plannen voor de RijnlandRoute. Vanaf februari 2014 zijn alle inspanningen erop gericht om in overleg met appellante ten aanzien van de door appellante genoemde aspecten overeenstemming te bereiken. Daartoe is aanvankelijk gestart met het inventariseren van de voor appellante belangrijke zaken (het ophalen van zgn. klanteisen) om zodoende focus aan te brengen in aandachtspunten. Verweerders hebben deze gesprekken altijd als zeer constructief en prettig ervaren. Verweerders herkennen zich daarom niet in het beeld dat zij appellante niet serieus genomen zou hebben.

- 24.15 Ten slotte is het Inpassingsplan in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel volgens appellante. De manier waarop PS en met name GS zich gedurende de besluitvorming in de aanloop naar het Inpassingsplan ten opzichte van appellante hebben opgesteld is zeer laakbaar. Appellante heeft in de afgelopen jaren voortdurend in onzekerheid over haar positie verkeerd als gevolg van het handelen en nalaten van de Provincie. Ook de onnodig lange duur van de besluitvorming door de provincie komt de rechtszekerheid van belanghebbenden als appellante zeer zeker niet ten goede komt. Het Inpassingsplan is in strijd met de wettelijke termijnen van art. 3.26 jo. 3.8 Wro veel te laat vastgesteld. Het onderhavige Inpassingsplan is pas na ruim een halfjaar vastgesteld - meer dan de dubbele termijn.

Reactie:

Verwezen wordt naar het gestelde onder 24.14. In aanvulling daarop benadrukt verweerder dat zorgvuldigheid in het besluitvormingstraject steeds als uitgangspunt heeft gediend. Dat verklaart ook waarom de besluitvorming door verweerder niet over één nacht ijs is gegaan.

Beroepsgronden Tracébesluit A44

Gelet op het feit dat de algemene beroepsgronden die zijn gericht tegen het Tracébesluit A44 gelijklopend zijn aan de beroepsgronden die hierboven zijn besproken in het kader van het Inpassingsplan, beperken verweerders zich hierna tot de bespreking van de specifieke – artikelsgewijze – gronden die zijn gericht tegen het Tracébesluit A44.

- 24.16 Artikel 1, lid 4 voorziet onder a en b in de aanleg van twee aparte afritten van de A44 in westelijke richting. Appellante verzoekt de Minister af te zien van het aanleggen van een afrit van de A44 ter hoogte van de huidige locatie van McDonalds en het Tracébesluit zodanig aan te passen dat de toerit naar de A44 verder van de locatie van appellante verwijderd ligt. De Minister heeft onvoldoende alternatieven voor de gewenste ontvlechting onderzocht. Het besluit is onzorgvuldig voorbereid.

Reactie:

Het Tracébesluit A44 voorziet in een optimalisatie van de aansluiting A44 Leiden-West. Door de optimalisatie worden in de zuidwestelijke hoek van het klaverblad, waar nu de McDonalds zit, een nieuwe toe- en afrit gerealiseerd. Door de optimalisatie van de aansluiting zal het verkeer vanaf de A44 bij aankomst op de ir. G. Tjalmaweg straks niet meer linksaf slaan, waardoor de capaciteit van de aansluiting verhoogd wordt. Om de nieuwe toe- en afrit en de bijbehorende taluds en waterberging in de zuidwestelijke hoek van het klaverblad mogelijk te maken, wordt de McDonalds geamoveerd en is ook een deel van de gronden van appellante nodig.

Zie kaartblad 5 van het Tracébesluit A44, waarop de nieuwe situatie ter plaatse van aansluiting Leiden-West is aangegeven.

Zoals in de Inleiding onder paragrafen 2 en 3 is aangegeven, vormt de keuze voor het tracé de uitkomst van een zorgvuldig doorlopen besluitvormingsproces waar reële alternatieven zijn meegewogen.

- 24.17 Appellante stelt dat artikel 6, lid 1 van het Tracébesluit onvoldoende specificereert welke verkeersveiligheidsmaatregelen worden genomen voor welke toe- en afritten van de aansluiting Leiden-West. Het instellen van adviessnelheden op toe- en afritten is onvoldoende, het TB moet in maximumsnelheden op de toe- en afritten voorzien omwille van de verkeersveiligheid en een vermindering van de geluidsproductie. Het feit dat dit niet is gebeurd is in strijd met het motiveringsbeginsel.

Reactie:

Artikel 6, lid 1, van het Tracébesluit A44 geeft 3 generieke verkeersveiligheidsmaatregelen, te weten het realiseren van dynamische verkeerssignalering, openbare verlichting en een gladheidsmeldsysteem. Aangegeven is dat deze maatregelen worden getroffen tussen kilometer 17,2 en kilometer 20,4. Daarmee is duidelijk dat deze maatregelen ook gelden ter hoogte van de aansluiting Leiden-West.

In artikel 6, lid 2, van het Tracébesluit A44 zijn aanvullende locatiespecifieke verkeersveiligheidsmaatregelen opgenomen. In Tabel 6.1 bij dit artikellid is duidelijk gespecificeerd welke verkeersveiligheidsmaatregelen bij de aansluiting Leiden-West worden genomen. Artikel 6 van het Tracébesluit A44 voorziet niet in advies en/of maximumsnelheden op de toe- en afritten maar wel in maatregelen gericht op het verhogen van de attentiewaarde van de weggebruiker. Deze maatregelen bestaan ondermeer uit het plaatsen van bochtschilden en een grondwal langs de afrit. Hiermee wordt een voldoende acceptabel veiligheidsniveau bereikt.

- 24.18 Artikel 7 voorziet in tabel 5 in twee geluidschermen van 3 meter hoog langs de westelijke hoofdrijbaan tussen km 18,0 en 18,3. Appellante vroeg om deze geluidschermen transparant uit te voeren maar vindt de Nota van Antwoord op dat punt onduidelijk. Niet duidelijk is wat wordt verstaan onder 'voldoende zichtbaar'. Om die reden is het besluit in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel.

Reactie:

Tabel 7.1 voorziet in een tweetal schermen van 2 meter en 3 meter hoog tussen km 18,0 en 18,3. Op dit moment is nog niet duidelijk of de schermen transparant uitgevoerd kunnen worden, dat hangt af van de vraag of de schermen hellend zijn in te passen. Dat is op dit moment nog niet bekend. Los van de zichtbaarheid vanwege het al dan niet transparant uitvoeren van de geluidschermen, verwijst de Minister naar het gestelde onder 24.13 waaruit volgt dat de zichtbaarheid van het bedrijfspand van appellante in de richting van Den Haag niet verslechtert.

- 24.19 Het is onvoldoende onderzocht in hoeverre de met artikel 9 TB mogelijk gemaakte watergang op een andere plek kan worden gerealiseerd zodat er geen effect op de locatie van appellante is. De huidige locatiekeuze is onvoldoende gemotiveerd.

Reactie:

De toename van het verhard oppervlak en de demping van bestaande watergangen als gevolg van de realisatie van de RijnlandRoute moet worden gecompenseerd en/ of hersteld ter voorkoming van wateroverlast en conform het beleid van de waterbeheerder. Daarom wordt de waterhuishouding rond appellante aangepast. De locatie van de betreffende watergang wordt bepaald door de ligging van de nieuwe

infrastructuur. Daar dient de watergang langs te liggen. De watercompensatie dient namelijk in de directe nabijheid van het nieuwe verhard oppervlak te worden gerealiseerd. Een andere locatie voor de watergang is daardoor niet mogelijk. De watercompensatie zoals die in het Tracébesluit A44 is vastgelegd is daarmee noodzakelijk en vormt de reden van de instemming van de waterbeheerder met het Tracébesluit A44 .

- 24.20 Appellante meent dat de 'uitmeet- en flexibiliteitsbepaling' in artikel 16 TB te ruim is waarbij toepassing ervan rondom de locatie van appellante zeer nadelige gevolgen kan hebben. Voorts meent appellante dat artikel 16 in strijd is met het legaliteitsbeginsel nu de discretionaire afwijkingsbevoegdheid te ruim geformuleerd is.

Reactie:

In artikel 16, lid 3 van het Tracébesluit A44 zijn de voorwaarden opgenomen waaronder de uitmeet- en flexibiliteitsbepaling kan worden toegepast. De daar opgenomen voorwaarden betreffen onder andere dat de afwijkingen niet leiden tot overschrijding van de geluidproductieplafonds, zoals opgenomen in het geluidregister als bedoeld in artikel 11.25 van de Wet milieubeheer, uit de afwijkingen geen negatieve gevolgen voortvloeien voor de omgeving en door de afwijkingen geen onevenredig afbreuk wordt gedaan aan de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken. Met het verbinden van deze voorwaarden aan toepassing van de uitmeet- en flexibiliteitsbepaling wordt tegemoet gekomen aan de belangen van appellante.

- 24.21 Appellante stelt dat de schadevergoedingsbepaling van artikel 17 onvoldoende verzekert dat enige schade die zij zal lijden als gevolg van de RijnlandRoute aan haar wordt vergoed. Appellante ziet zich geconfronteerd met ernstige beperkingen van de gebruiksmogelijkheden van haar perceel en haar pand. Het TB voorziet in onvoldoende compensatie van de schade hetgeen het TB onevenredig bezwarend maakt voor appellante.

Reactie:

Artikel 17 van het Tracébesluit A44 schetst het kader waarbinnen appellante een verzoek om een tegemoetkoming in de schade kan indienen. In lid 4 van genoemd artikel is aangegeven dat de Minister niet eerder op een dergelijk verzoek zal beslissen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Bij de vaststelling van het Tracébesluit is rekening gehouden met schadeposten van appellanten waarvoor ook een reservering is opgenomen binnen het project. Daarmee staat de uitvoerbaarheid van het Tracébesluit vast.

25 E.S.M. Niersman

*Appellante woont aan de Vrouwenweg 57 (2322 LM) te Leiden en is eigenaar van het perceel kadastraal bekend gemeente Leiden, sectie V, nummers 2154 en 2317. Voor de verbreding van de Europaweg is een deel van appellantes gronden benodigd. Voor de woning van appellante is een hogere grenswaarde van 66 dB vastgesteld. De situatie van appellante is weergegeven op **bijlage 37** bij dit verweerschrift.*

Het beroep van appellante richt zich tegen het Inpassingsplan en het Besluit hogere grenswaarden.

De zienswijze van appellante over het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder A076 (aanvullend voor appellante). Over het ontwerpbesluit hogere grenswaarden heeft appellante geen zienswijze naar voren gebracht, omdat in het ontwerpbesluit nog geen hogere grenswaarde voor haar woning was vastgelegd.

Beroepsgronden tegen het Besluit hogere grenswaarden

- 25.1 Appellante voert aan dat het besluit in strijd is met art. 110a lid 5 van de Wet geluidhinder. De woning van appellante is de enige geluidsgevoelige bestemming in cluster B. Gelet op het beperkte budget voor maatregelen zouden verdergaande maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting stuiten op bezwaren van financiële, landschappelijke en/of verkeerskundige aard. Bij deze afweging is volgens appellante ten onrechte niet de positie van haar woning betrokken en het zeer hoge geluidniveau op de gevel van de woning, alsmede het feit dat de woning niet over een geluidluwe gevel (geluidniveau lager dan 48 dB) beschikt. Appellante meent dat sprake is van een saneringssituatie. Ten onrechte zijn Provinciale Staten evenwel niet bereid om haar woning als zodanig te behandelen.

Reactie:

Ten aanzien van de woning van appellante kan voor wat betreft de geluidsbelasting vanwege de Europaweg onderscheid worden gemaakt tussen meer of minder belaste gevels van de woning. Dit komt doordat de Europaweg ten noorden van de woning van appellante een bocht maakt waardoor de weg iets naar rechts verschuift. Daarmee is de toename van de geluidsbelasting op de achtergevel van de woning (op het noordoosten) hoger dan de toename op de maatgevende noordgevel.

Op de achtergevel van de woning is sprake van een toename vanwege de Europaweg van 2 dB. Op deze achtergevel is dus sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (hierna: Wgh). Er is onderzocht of de toename door geluidbeperkende maatregelen kan worden beperkt of weggenomen. Uit onderzoek blijkt dat het treffen

van maatregelen financieel niet doelmatig is. De woning van appellante is de enige geluidsgevoelige bestemming in het betreffende cluster (cluster B). Het budget voor maatregelen is daardoor beperkt en biedt niet voldoende financiële ruimte om in maatregelen te voorzien. Om die reden is voor de woning van appellante een hogere grenswaarde vastgesteld van 66 dB. Deze geluidsbelasting is lager dan de maximaal toegestane ontheffingswaarde van 68 dB.

In de huidige situatie is de geluidsbelasting vanwege de Europaweg op de woning van appellante voor de maatgevende geluidsbelasting 65 dB. In de toekomstige situatie is die 66 dB. Daarmee is sprake van een toename van 1 dB op de maatgevende gevel. Op dit punt is dus geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh. De hogere waarde die vanwege de toename van de geluidsbelasting op de achtergevel van de woning van appellante wordt verleend, wordt toegepast op de gevel met de maatgevende geluidsbelasting. Daarmee zal verdere toename van de geluidsbelasting wegens de Europaweg in de toekomst wettelijk worden beperkt. Een (deel van de) gevel geluidsluw (nr. 26017 sub.nr. 1). Dit is in de huidige situatie ook het geval. Door de RijnlandRoute wordt de situatie van de woning in dit opzicht niet anders.

Zie het Akoestisch Onderzoek Inpassingsplan RijnlandRoute hoofdrapport, bijlage 5 (Europaweg), blz. 201 van het digitale document en de bijgevoegde notitie van Tauw met kenmerk N015-1222492EGT-lhl-V02-NL. van d.d. 20 maart 2015 (**bijlage 38**) en Akoestisch Onderzoek Inpassingsplan, Bijlagenrapport, bijlage nr. 18.5, figuur waarneempunt nummering.

In de huidige situatie is de geluidsbelasting vanwege de Vrouwenweg op de woning van appellante 44 dB. In de toekomstige situatie is die 46 dB. Daarmee is sprake van een toename van 2 dB. De Vrouwenweg is een niet gezoneerde weg conform de Wgh omdat hier een snelheid van 30 km/uur geldt. Deze weg hoeft binnen het kader van deze wet dan ook niet te worden beschouwd. Bij een waarde lager dan 48 dB is overigens binnen de wet geen sprake van een verhoogde geluidsbelasting.

Zie het Akoestisch Onderzoek Inpassingsplan RijnlandRoute hoofdrapport, bijlage 10 (Vrouwenweg), blz. 324 van het digitale document.

Ingevolge artikel 110a, zesde lid, jo. artikel 110f Wgh is ook onderzoek gedaan naar de gecumuleerde geluidsbelasting (vanwege de Europaweg en de A4). De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt in de plansituatie 69 dB. In de huidige situatie bedraagt de gecumuleerde geluidsbelasting 68 dB. De toename van de gecumuleerde geluidbelasting vanwege het plan bedraagt ten opzichte van de huidige situatie dus 1 dB. Deze toename is akoestisch gezien zeer beperkt en leidt naar het oordeel van verweerders niet tot een onaanvaardbare geluidsbelasting.

Bij de woning van appellante zal onderzoek worden uitgevoerd naar de geluidwering van de gevel. Indien nodig worden aanvullende geluidwerende gevelisolatiemaatregelen getroffen.

Anders dan appellante stelt, is van een saneringssituatie geen sprake. De woning van appellante is geen woning die op 1 maart 1986 vanwege een toen bestaande weg een hogere geluidsbelasting dan 60 dB(A) of hoger had én voor 1 januari 2007 is aangemeld op basis van artikel 88 Wgh (oud).

- 25.2 Volgens appellante is er sprake van strijd met art. 110a lid 6 van de Wet geluidhinder, omdat niet is onderzocht wat de geluidbelasting binnen de woning van appellante is. Provinciale Staten stellen zich op het standpunt dat een onderzoek naar de binnenwaarde c.q. het onderzoek of maatregelen aan de gevel nodig zijn om aan de binnenwaarde te kunnen voldoen separaat van de hoge grenswaarden beoordeeld moet worden. Dat is in de visie van appellante in dit concrete geval niet correct omdat sprake is van een uitermate hoge geluidbelasting. De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt 69 dB in 2030. Appellante stelt zich op het standpunt dat sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting op haar woning, om welke reden geen hogere grenswaarde vastgesteld had kunnen worden zonder het treffen van maatregelen.

Reactie:

Artikel 110a, zesde lid, Wgh geeft geen regels over de geluidsbelasting binnen de woning van appellante, maar verplicht Gedeputeerde Staten tot een oordeel over de gecumuleerde geluidsbelasting. Als toegelicht onder 25.1, is de gecumuleerde geluidsbelasting niet onaanvaardbaar.

Ook toegelicht onder 25.1 is dat bij de woning van appellante onderzoek zal worden uitgevoerd naar de geluidwering van de gevel en dat, indien nodig, maatregelen worden getroffen om te voorzien in een aanvaardbare binnenwaarde. Het onderzoek naar de geluidwering van de gevel en het treffen van benodigde maatregelen hoeft niet plaats te vinden voor de vaststelling van het Inpassingsplan of het Besluit hogere grenswaarden, maar wel vóór openstelling van de aangepaste wegen.

De vastgestelde hogere waarde (66 dB) is lager dan de maximaal toegestane ontheffingswaarde van 68 dB en daarmee niet onaanvaardbaar. Ten overvloede merken verweerders op dat de geluidsbelasting op de woning van appellante in de huidige situatie reeds 65 dB bedraagt.

- 25.3 Doordat de geluidsbelasting op de woning van appellante de afgelopen decennia fors is toegenomen en er tot op heden in geen enkele procedure aandacht is besteed aan het akoestisch klimaat in en om de woning van appellante, meent zij dat zij door opeenvolgende besluiten in een uiterst nadelige positie is gebracht. Telkens is het

verweer van het bevoegd gezag geweest dat slechts sprake is van een beperkte toename van geluid door een bepaalde voorziening (1 dB of minder) waardoor de toename akoestisch gezien als zeer beperkt werd beoordeeld. Door het bevoegd gezag wordt daarbij uit het oog verloren dat anno 2015 sprake is van een zeer hoge geluidbelasting op de gevel en in de woning van eiseres.

Reactie:

In de onderhavige procedure liggen uitsluitend het Inpassingsplan en het daarbij behorende Besluit hogere grenswaarden ter toetsing voor. Aan deze besluiten ligt een zorgvuldig akoestisch onderzoek ten grondslag, waarin de huidige geluidsbelasting op de woning van appellante en de akoestische gevolgen van de in het Inpassingsplan voorziene ontwikkelingen wel degelijk zijn onderzocht. Uit dit onderzoek volgt dat, met vaststelling van een hogere waarde, aan de wettelijke eisen wordt voldaan. Appellante heeft niet aannemelijk gemaakt dat het akoestisch rapport zodanige gebreken dan wel leemten in kennis bevat, dat daarvan niet kon worden uitgegaan.

- 25.4 Appellante betwist dat provinciale belangen met zich brengen dat de Europaweg dient te worden verbreed. Appellante meent dat bovengemeentelijke belangen ten aanzien van de Europaweg niet aan de orde zijn en een provinciaal Inpassingsplan derhalve niet het aangewezen instrument is. De Europaweg loopt enkel door de gemeente Leiden en betreft een reeds bestaande weg. De verbreding van de Europaweg geschiedt dan ook primair met het doel om een goede verkeersdoorstroming richting het centrum van Leiden te waarborgen. Dat de RijnlandRoute hiervan profijt heeft, is slechts een bijkomend voordeel. Dit maakt echter niet dat sprake is van een provinciaal belang. Provinciale Staten hebben hun bevoegdheid tot vaststelling van een provinciaal Inpassingsplan gelet op het vorenstaande voor een ander doel gebruikt dan waarvoor die bevoegdheid is verleend, hetgeen kwalificeert als misbruik van bevoegdheid. Voor de verbreding van de Europaweg is, voor zover daaraan gelet op de autonome verkeersdoorstroming na de aanleg van de nieuwe wegverbinding ingevolge de RijnlandRoute behoefte bestaat, het bestemmingsplan het aangewezen instrument.

Reactie:

Met betrekking tot het provinciale belang van het verbreden van de Europaweg verwijzen verweerdere naar de Inleiding onder paragraaf 4. In aanvulling daarop geldt het volgende.

De Europaweg (N206) is een provinciale weg. De weg zit aan zijn capaciteit, waardoor de doorstroming slecht is, terwijl de weg binnen de regio Holland-Rijnland de belangrijkste oost-westverbinding is. Het aantal voertuigverliesuren is hoog. Door de RijnlandRoute aan te leggen én de capaciteit van de N206 te verbeteren ontstaan er twee goede oost-westverbindingen, waardoor de regio Holland-Rijnland veel beter

bereikbaar wordt. Dit betreft een provinciaal belang, de regionale bereikbaarheid leent zich immers voor behartiging op provinciaal niveau. De aanleg van de nieuwe verbinding en de aanpassingen aan de bestaande verbinding vormen gezamenlijk het project RijnlandRoute. Het niet realiseren van delen van dit project heeft tot gevolg dat het project niet het gewenste effect heeft op de bereikbaarheid van de regio. Ook de aanpassing van de N206 in Leiden is daarmee een provinciaal belang. Anders dan appellante stelt, hebben provinciale staten daarom wel degelijk ook de aanpassing van de N206 in het Inpassingsplan op kunnen nemen.

Zie ook de Visie Ruimte en Mobiliteit 2014.

- 25.5 Appellante stelt dat de Europaweg na de verbreding zo dicht nabij de woning komt te liggen dat het woon- en leefklimaat ter plaatse onaanvaardbaar wordt aangetast. Dit klemt te meer nu voor het treffen van doelmatige geluidwerende maatregelen ter plaatse van de woning van appellante geen althans onvoldoende budget beschikbaar is, hetgeen volgt uit bladzijde 67 van het akoestisch onderzoek. Het alsnog betrekken van de woning van appellante in het Besluit hogere grenswaarden maakt dat niet anders. Bij de beoordeling van de aanvaardbaarheid van het woon- en leefklimaat speelt namelijk niet alleen het geluidsaspect een rol, maar ook luchtverontreiniging, zicht- en lichthinder. Die aspecten hebben Provinciale Staten, zoals blijkt uit de Nota van Antwoord, niet in de besluitvorming betrokken. Dit is zowel in strijd met het zorgvuldigheids- als het motiveringsbeginsel.

Reactie:

Ten aanzien van de geluidsaspecten verwijzen verweerders naar de reactie onder 25.1-25.3.

Ten aanzien van de gevolgen van het Inpassingsplan voor de luchtkwaliteit wordt vooropgesteld dat de RijnlandRoute is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Op basis daarvan wordt geborgd dat van overschrijding van grenswaarden op het punt van luchtkwaliteit geen sprake is. Ingevolge artikel 5.16, lid 3, Wm vindt daarom geen afzonderlijke toets plaats aan de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden. Het NSL zorgt ervoor dat overal in Nederland aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan, ook ter plaatse van de woning van appellante.

De berekeningen laten langs de Europaweg een concentratie zien van 20 ug NO₂/m³ en valt daarmee ruim onder de wettelijke grenswaarde van 40 ug/m³ ligt. Voor PM₁₀ (jaargemiddelde) geldt dat de concentratie lager 20 ug/m³ en daarmee ruim onder de wettelijke grenswaarde van 40 ug/m³ ligt. Ook het 24uursgemiddelde wordt niet overschreden want dat is het geval bij een jaargemiddelde concentratie groter dan 31,2 ug/m³

Zie 6^e NSL Melding 2014, projectnummers 2002, 2003, 2004, 2004a en 2004b, Rapport luchtkwaliteit, bijlage 6 bij het Inpassingsplan RijnlandRoute en het Achtergrondrapport Luchtkwaliteit, bijlage 31 bij het ontwerp-Inpassingsplan.

Appellante heeft haar stelling dat zij te maken zal krijgen met zicht- en lichthinder niet onderbouwd. Van onaanvaardbare effecten op de woning van appellante zal geen sprake zijn.

Anders dan appellante stelt, zijn alle (milieu)aspecten bij de besluitvorming betrokken. Aan de besluitvorming liggen zorgvuldige onderzoeken ten grondslag. De uitkomsten daarvan zijn aan de besluiten ten grondslag gelegd en toegelicht in de Toelichting van het Inpassingsplan. Appellante heeft niet aannemelijk gemaakt dat de onderzoeken zodanige gebreken dan wel leemten in kennis bevat, dat daarvan niet kon worden uitgegaan.

- 25.6 Voor de verbreding van de Europaweg dient een groot gedeelte van de achtertuin van appellante te worden verworven. Tegen die achtergrond is het ruimtelijk onaanvaardbaar dat de ernstige waardevermindering van de woning van appellante en de aantasting van het woon-en leefklimaat ter plaatse opgelost wordt via planschade, nadeelcompensatie en/of gedeeltelijke onteigening. Een goede ruimtelijke ordening brengt in onderhavig geval met zich dat de woning wordt wegbestemd en wordt verworven door de provincie met inachtneming van de uitgangspunten van de Onteigeningswet. Dit klemt te meer nu ter plaatse van de woning van appellante - geen althans onvoldoende middelen beschikbaar zijn voor het treffen van doelmatige geluidwerende voorzieningen. Provinciale Staten hebben bij de besluitvorming onvoldoende oog gehad voor het feit dat in onderhavig geval sprake is van bijzondere omstandigheden waardoor deze kwestie niet op één lijn kan worden gesteld met 'normale' planschade- en nadeelcompensatiekwesties.

Reactie:

Appellante heeft twee percelen van in totaal 00.25.92 hectare in eigendom. Ten behoeve van verbreding van de Europaweg en de aansluiting van de Vrouwenweg op de Europaweg dient in totaal 00.10.75 ha te worden verworven.

De omvang van het perceel kadastraal bekend gemeente Leiden, sectie V, nummer 2154 is 00.15.32 hectare. Van dit perceel is een strook van 00.00.75 ha benodigd aan de westzijde van het perceel. Dit perceel betreft tevens het perceel waarop de woning van appellante zich bevindt. Daarnaast is het perceel kadastraal bekend gemeente Leiden, sectie V, nummer 2317 geheel (totale omvang 00.10.60 hectare) benodigd. Beide percelen grenzen aan elkaar.

De woning van appellante wordt niet geraakt door de verwerving van de benodigde strook. Aan de grens van het perceel van appellante met de aansluiting op de Europaweg is bosschages aanwezig waarmee zicht op de aansluiting beperkt is. Er blijft sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Zie Inpassingsvisie en Landschapsplan (bijlage 19 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 128-129.

Als appellante meent dat zij schade lijdt of zal lijden als gevolg van een bepaling in het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor haar rekening behoort te blijven en een tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd, dan kan appellante op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade.

De door appellante gestelde schade is niet zodanig groot dat Provinciale Staten ten aanzien van die schade niet hebben kunnen volstaan met een verwijzing naar de mogelijkheid om een verzoek om nadeelcompensatie of planschadevergoeding in te dienen.

26 J.G.J.M. Noordhuizen

*Appellant is woonachtig aan het Domine's Laantje 11 te (2242 TV) Wassenaar. Hij bevindt zich op ruim 1 km van de tracégrens van het Tracébesluit A44, in een woonwijk. De afstand van de woning van appellant van het dichtstbijzijnde reconstructie van de A44 bedraagt ruim 2,5 km. De situatie van appellant is weergegeven op **bijlage 39**.*

Het beroep van appellant is gericht tegen het Inpassingsplan en het Tracébesluit A44.

De zienswijze van appellant over het ontwerp-Inpassingsplan is beantwoord in de Nota van Antwoord Inpassingsplan onder hoofdstuk 3 (thematische beantwoording) en 4.3.91 (aanvullend voor appellant).

Appellant heeft geen zienswijze over het ontwerp-Tracébesluit A44 ingediend.

Ontvankelijkheid:

Ingevolge artikel 6:13 Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) is het beroep van appellant formeel niet-ontvankelijk voor zover het gericht is tegen het Tracébesluit A44 omdat geen zienswijze is ingediend over het ontwerp-Tracébesluit A44.

Voorts kan appellant gelet op de afstand van ruim 1 kilometer tussen de woning van appellant en het tracé van de RijnlandRoute en het feit dat de woning is gelegen in een woonwijk en dus van het tracé door bebouwing is afgeschermd, ten aanzien van het Inpassingsplan niet worden aangemerkt als belanghebbende in de zin van artikel 1:2 Awb.

Zie AbRvS 13 februari 2013, nr. 201205534/1/R2 (Inpassingsplan Verbindingsweg Houten-A12), r.o. 2.3 en AbRvS 6 juli 2011, nr. 201000998/1/M2 (Tracébesluit A4 Delft-Schiedam), r.o. 2.2.2.

Verweerders refereren zich op dit punt aan het oordeel van uw Afdeling.

Subsidiair, voor het geval uw Afdeling het beroep van appellant wel ontvankelijk acht, merken verweerders het volgende op.

Beroepsgronden:

- 26.1 Appellant stelt dat verweerders onvoldoende hebben aangegeven wat de compensatieplannen voor het verlies aan weidevogelgebied in de Papenwegse Polder precies inhouden. Hij stelt dat iedereen het erover eens is dat de aanleg van de RijnlandRoute en het Tracébesluit A44 verstrekkende gevolgen hebben voor de

weidevogelstand in de Papenwegse Polder en wijst daarbij op het rapport van Altenburg & Wymenga, nr. 412 uit 2005. Daarin zou zijn aangegeven dat een levensvatbare populatie grutto's uit minimaal 50 broedparen bestaat en een totaal oppervlakte van 170-250 hectare nodig heeft. Appellant meent dat realisatie van de RijnlandRoute zal betekenen dat die voorwaarden niet meer gehaald zullen worden en uiteindelijk zullen resulteren in het verdwijnen van de grutto en andere weidevogelsoorten. Appellant stelt voorts dat gezien de afname van weidevogels in Zuid-Holland en Nederland het duidelijk zou moeten zijn wat de compensatiemaatregelen precies inhouden, waar ze uitgevoerd worden en wat de concrete gevolgen zullen zijn voor pachters/boeren/grondeigenaren in de Papenwegse Polder (of elders omdat het niet duidelijk zou zijn waar de maatregelen genomen worden). Hij wijst erop dat in de Nota van Antwoord is gesteld dat er geen draagvlak is in de polder voor zwaardere inpassingen ten aanzien van compensatie. Dat zou ook betekenen dat er onvoldoende geschikt areaal voor de weidevogels in de Papenwegse Polder overblijft. Appellant stelt dat het gebied als een 'sink' zal gaan fungeren, wat betekent dat de weidevogels nog steeds trouw terug zullen keren naar het broedgebied, maar onvoldoende jongen grootbrengen door de verstoring die zal optreden.

Reactie:

Relativiteit

Vooropgesteld dient te worden dat de beroepsgrond van appellant ziet op de het behoud van voldoende geschikt areaal voor de weidevogels in de Papenwegse Polder. Appellant is niet woonachtig in de buurt van de Papenwegse Polder en heeft daar ook geen zicht op. Geconcludeerd moet worden dat de belangen van appellant niet te verenigen zijn met de regels die strekken tot bescherming van weidevogels, zodat artikel 8:69a Awb aan vernietiging op deze beroepsgrond in de weg staat.

Voor het overige merken verweerders nog het volgende op.

Door de aanleg van de RijnlandRoute in de Papenwegse polder gaat weidevogelareaal verloren. Door de provincie is deze polder aangemerkt als belangrijk weidevogelgebied. Omdat de ingreep leidt tot verlies van in de Verordening Ruimte als belangrijk aangemerkte weidevogelleefgebied moet niet alleen het areaal verlies, maar ook de verstoring worden gemitigeerd en gecompenseerd. De verdiepte ligging, de geluidwerende voorzieningen en aangepaste verlichting hebben een mitigerend effect vanwege de beperking van de verstoring. Voor de resteffecten is berekend dat er door de aanleg circa 3 hectare verdwijnt en dat vanwege verstoring, berekend op basis van extra geluidverstoring (plansituatie ten opzichte van de huidige situatie) sprake is van een opgave van circa 16 hectare compensatie. Ten slotte is er door verlies en herinrichting van geschikt areaal in de Stevenshofjespolder circa 3 hectare

compensatie benodigd. De totale opgave bedraagt derhalve circa 22 hectare. Voor alle opgaven worden compensatiemogelijkheden zoveel mogelijk uitgewerkt in de directe omgeving buiten de door de ingreep verstoorde zone.

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

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

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

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

Zie het Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute (bijlage 9 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 31.

Om de uitvoerbaarheid van de compensatieopgave te vergroten zijn twee sporen verkend.

Spoor 1 bestaat uit het realiseren van de compensatieopgave door middel van particulier natuurbeheer c.q. agrarisch natuurbeheer op gronden die nu nog bij agrariërs in eigendom zijn. De inzet van agrarisch natuurbeheer is voor de vaststelling van het Inpassingsplan onderzocht. Daartoe is met vertegenwoordiging van agrarische natuurverenigingen een overzicht gemaakt van 'kansrijke polders'. 'Kansrijk' betekent in dezen dat de polder voldoet aan de uitgangspunten voor compensatie en dat de agrarische natuurverenigingen hebben laten weten dat er vermoedelijk animo zal zijn voor invulling van de compensatieopgave. De polders die door het bevoegd gezag als kansrijk zijn aangemerkt zijn: Papenwegse Polder (gedeeltelijk), Westeindsepolder, Grote Drooggemaakte polder, Zwet- en Groote Blankaardpolder, Polder Groenendijk, Oostbroekpolder, Duivenvoordse Veenzijdse polder, Polder Elsbroek en Polder Hoogeweg/Elsgeest.

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

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

- 26.2 Appellant stelt dat het hem voor een goede kostenbatenafweging noodzakelijk lijkt om precies te weten welke compensatiemaatregelen zullen worden genomen om de kosten te kunnen vaststellen. Hij meent dat het aangeven dat er voor compensatie van de weidevogels in de kostenraming voldoende budget is opgenomen daarbij niet specifiek genoeg is om vast te stellen of de compensatiemaatregelen voldoende zijn. In dat kader citeert hij een overweging uit een uitspraak van uw Afdeling. Hij stelt dat aangezien de situatie voor weidevogels in de rest van de provincie ook niet rooskleurig is er niet veel van compensatiemaatregelen kan worden verwacht als niet duidelijk is wat deze precies inhouden. Appellant meent ook dat onvoldoende is beargumenteerd waarom er geen draagvlak in de Papenwegse Polder is (hij stelt dat de boeren die hij daar spreekt best bereid zijn om iets extra's te doen), maar er wel wordt aangenomen dat er elders draagvlak is. Hij vraagt zich af wat de provincie gaat doen als er elders ook geen draagvlak is.

Reactie:

Relativiteit

Vooropgesteld dient te worden dat de beroepsgrond van appellant ziet op de het behoud van voldoende geschikt areaal voor de weidevogels in de Papenwegse Polder. Appellant is niet woonachtig in de buurt van de Papenwegse Polder en heeft daar ook geen zicht op. Geconcludeerd moet worden dat de belangen van appellant niet te verenigen zijn met de regels die strekken tot bescherming van weidevogels, zodat artikel 8:69a Awb aan vernietiging op deze beroepsgrond in de weg staat.

Voor het overige merken verweerders nog het volgende op.

Hoeveel de compenserende maatregelen exact gaan kosten, is nog niet duidelijk. Het gaat op het totale budget voor de RijnlandRoute echter om een beperkt bedrag. Het is zeker dat er voldoende geld gereserveerd is voor de compensatie van weidevogelgebied. Voor het overige wordt gewezen op de reactie op 26.1.

27 H.A. Nuhoff en J. Visser

*Appellanten zijn woonachtig aan de M. Rutgersweg 118 en 110 (2331 NX) te Leiden. Het adres M. Rutgersweg 118 is gelegen op circa 230 meter van de nieuwe verbindingsweg en op 415 meter van de oostelijke tunnelmond. Het adres M. Rutgersweg 110 is gelegen op circa 222 meter van de nieuwe verbindingsweg en op 379 meter van de oostelijke tunnelmond. De situatie van appellanten is aangegeven op **bijlage 40** bij dit verweerschrift.*

Het beroep van appellanten richt zich tegen het Inpassingsplan.

De zienswijze van appellanten over het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder A116 (aanvullend voor appellanten).

Beroepsgronden:

- 27.1 Appellanten stellen dat nut en noodzaak voor het project is onderbouwd met achterhaalde aannames. De gehanteerde economische groeimodellen en gehanteerde verkeersintensiteiten reiken volgens appellanten ver uit boven alle redelijke verwachtingen. In de gehanteerde verwachting wordt in een periode van langdurige recessie uitgegaan van een toename in de komende 20 jaar met 60%, terwijl het verkeer in de afgelopen 20 jaar met circa 25% is toegenomen. Deze prognose is verre van realistisch.

Reactie:

Met betrekking tot de nut en noodzaak van de RijnlandRoute verwijzen verweerders naar de Inleiding van dit verweerschrift onder paragraaf 1. Ter aanvulling daarop merken Provinciale Staten nog het volgende op. De noodzaak van de RijnlandRoute is gegeven door een slechte doorstroming op de N206, een belemmering van de groei van Leiden als gevolg van een overbelaste oost-westverbinding, een zwak infrastructuurnetwerk dat gevoelig is bij calamiteiten en dientengevolge de verkeersveiligheid en leefbaarheid die onder druk staan. Het klopt dat de groei de afgelopen jaren wat is afgevlakt. De belangrijkste oorzaak hiervan is de economische crisis van de afgelopen jaren. Dit betekent echter niet dat het verkeer afneemt. De problemen in de regio ten aanzien van doorstroming en bereikbaarheid blijven onverminderd gelden.

Het verkeersonderzoek ten behoeve van het Inpassingsplan is uitgevoerd op basis van het op dat moment meest actuele NRM (2013). Het NRM gaat uit van het door appellante bestreden GE-scenario. Dat is een bewuste keuze die voorkomt dat onderschatting plaatsheeft van de milieueffecten. Het grootste verschil tussen het GE-

scenario en het lagere RC-scenario zit in de bevolkingsgroei en de werkgelegenheid. Overigens is in beide scenario's sprake van een afnemende groei ten opzichte van de trendlijn (1970-2002). De groeiscenario's die ten grondslag liggen aan de gehanteerde verkeersmodellen worden voortdurend getoetst aan ontwikkelingen in demografie, mobiliteit en economie en zo nodig aangepast. Daarmee is bij de besluitvorming uitgegaan van gangbare en realistische groeiprognoses voor het wegverkeer.

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

Zie met betrekking tot het NRM bijvoorbeeld:

- AbRvS 3 december 2008, zaaknummer. 200703693/1

(TB Capaciteitsuitbreiding Coentunnel 2008), r.o. 2.8.5;

-AbRvS 6 juli 2011, zaaknummer 201009980/1/M2 (TB A4 Delft-Schiedam), r.o. 2.20.1.

Uit het vorenstaande volgt dat bij de besluitvorming realistische groeiscenario's zijn gehanteerd waarbij feitelijke ontwikkelingen in het verkeer zijn meegenomen.

- 27.2 Appellanten stellen dat de besluitvorming niet transparant en onbevooroordeeld is. De besluitvorming in Provinciale Staten op 27 juni 2012 over de tracékeuze geschiedde "met gebonden handen" volgens appellanten, omdat het Rijk ver voordat de MER klaar was al een tracékeuze op hoofdlijnen had bepaald en de PZH voor de keuze uit twee mogelijkheden stelde: geen weg of één van de varianten van Zoeken naar Balans. Het Rijk zou naar de mening van appellanten de bijdrage aan de RijnlandRoute slechts aan de hand van objectieve criteria moeten verlenen en die niet moeten koppelen aan een vooraf bepaalde keuze van de alternatieven. Hierdoor is sprake van vooringenomenheid en strijdigheid met het fair-play-beginsel. Hierbij verwijzen appellanten naar de volgende omstandigheden:

1. Op 16 november 2009 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat in het kader van Randstad Urgent een substantiële financiële bijdrage toegezegd voor de RijnlandRoute om het in het oplossingscluster Zoeken naar Balans geschetste eindbeeld te realiseren.
2. Tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT van voorjaar 2010 is afgesproken dat de rijks toezegging wordt heroverwogen als er vóór een bepaalde datum geen voorstel voor een ZnB-scenario ligt.
3. Bij brief van 11 april 2011 meldt de minister aan de Tweede kamer de rijksbijdrage aan de RijnlandRoute te hebben verhoogd waardoor de realisatie van (de eerste fase van scenario F van) ZnB mogelijk wordt.
4. Op 29 juni 2011 zegt de minister in de Tweede Kamer dat zij de provincie heeft gezegd dat de rijksbijdrage is bedoeld voor ZnB en dat zij die bijdrage heroverweegt in het geval van een andere infrastructurele oplossing (i.c. het alternatief van de Churchill Avenue).

5. Bij brief van 6 juni 2012 hebben Gedeputeerde Staten de PvdA-Statenfractie (verder) onder druk gezet door te wijzen op het risico, dat het door het rijk gereserveerde budget wordt geschrapt als er onvoldoende politiek draagvlak bestaat voor ZnB.

Gelet op deze omstandigheden bestond er volgens appellanten voor de leden van Provinciale Staten ten tijde van de besluitvorming geen mogelijkheid tot een 'ongebonden' en onbevooroordeelde tracékeuze, maar waren de Statenleden van meet af aan genoopt tot een keuze voor ZnB in het besef dat bij een andere keuze géén half miljard aan rijks­gelden beschikbaar zou komen. Hierdoor waren andere alternatieven bij voorbaat kansloos. Appellanten achten de reactie op hun zienswijze hieromtrent onvoldoende, waardoor er sprake is van strijdigheid met het motiveringsbeginsel. Het besluit van Provinciale Staten is volgens appellanten genomen in strijd met het verbod van vooringenomenheid, ex artikel 2:4, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht, en in strijd met het fair-play-beginsel.

Reactie:

Met betrekking tot het gekozen tracé van de RijnlandRoute en dat dit de uitkomst van een langdurig en zorgvuldig besluitvormingsproces is waarbij een groot aantal verschillende belangen is meegewogen, verwijzen Provinciale Staten naar de Inleiding bij dit verweerschrift onder de paragrafen 2. Het proces heeft geleid tot vaststelling van het Inpassingsplan. Het Inpassingsplan is door Provinciale Staten vastgesteld in het belang van een goede ruimtelijke ordening. Provinciale Staten benadrukken dat zij in alle vrijheid hebben besloten en dat zij zich niet hebben laten leiden door de omstandigheden die appellanten hebben geschetst.

- 27.3 Appellanten stellen dat de gehanteerde methode voor het berekenen van de luchtverontreiniging bij de tunnelmond niet juist is. Volgens appellanten is bij de berekening ten onrechte geen rekening gehouden met mogelijke jetstream-effecten. Indien wel rekening gehouden zou zijn met deze effecten dan zouden de berekende waarden hoger zijn en/of zou sprake zijn van een groter verspreidingsgebied, aldus appellanten.

Reactie:

Ten aanzien van de gevolgen van het Inpassingsplan voor de luchtkwaliteit wordt vooropgesteld dat de RijnlandRoute is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Op basis daarvan wordt geborgd dat van overschrijding van grenswaarden op het punt van luchtkwaliteit geen sprake is. Ingevolge artikel 5.16, derde lid, Wm vindt daarom geen afzonderlijke toets plaats aan de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen

grenswaarden. Het NSL zorgt ervoor dat overal in Nederland aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan, ook ter plaatse van de woning van appellanten.

Zie 6^e NSL Melding 2014, projectnummers 2002, 2003, 2004, 2004a en 2004b.

Na het doen van de NSL melding, is evenwel besloten om de boortunnel te verlengen. Om die reden is specifiek bij de tunnelmonden aanvullend onderzoek uitgevoerd.

Zie de Achtergrondnotitie luchtkwaliteit d.d. 9 september 2014 (bijlage 6 bij de toelichting op het Inpassingsplan).

In dit onderzoek is aangegeven dat de berekeningen zijn uitgevoerd conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Tevens is aangegeven dat gebruik dient te worden gemaakt van een model dat rekent conform Standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor het hoofdwegennet en Standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor het onderliggend wegennet. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van Geomilieu, versie 2.51 (Stacks). Dit model is goedgekeurd voor berekeningen conform SRM 1 en SRM2. De berekeningen zijn verder uitgevoerd met de meest actuele emissiefactoren en achtergrondgegevens ten tijde van het onderzoek (maart 2014).

Volgens vaste jurisprudentie geven modellen noodzakelijkerwijs een abstractie van de te verwachten werkelijkheid weer. De validiteit van een model wordt echter pas aangetast wanneer de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid.

Zie o.a. AbRvS 5 september 2012, 201103752/1/R4, r.o. 9.2.

Gelet hierop bestaat geen aanleiding om te twifelen aan de uitkomsten van het gehanteerde model. De door appellanten genoemde mogelijke jetstream-effecten zijn daarvoor, gelet op bovengenoemde jurisprudentie, onvoldoende.

- 27.4 Appellanten stellen dat het groene gebied grenzend aan de Stevenshof is aangewezen als een gebied met beschermingscategorie 1 (cultuurhistorisch kroonjuweel) en met beschermingscategorie 2 (gebieden met een specifieke waarde). Ruimtelijke ontwikkelingen in deze gebieden zijn volgens appellanten alleen mogelijk voor zover ze bijdragen aan de kwaliteit van het gebied. Zij verwijzen in dit verband naar de Verordening Ruimte en de Visie Ruimte en Mobiliteit. De aanleg van de verbindingsweg tussen de A4 en de A44 door het gebied grenzend aan de Stevenshof is hiermee in strijd, aldus appellanten.

Reactie:

In de Visie Ruimte en Mobiliteit is het gebied dat grenst aan de Stevenshof aangewezen als een gebied met beschermingscategorie 1 (cultuurhistorisch kroonjuweel) en met beschermingscategorie 2 (gebieden met een specifieke waarde). Tegelijkertijd voorziet de Visie Ruimte en Mobiliteit uitdrukkelijk in de aanleg van de RijnlandRoute. Op de bij deze structuurvisie behorende kaart "Laag van de stedelijke occupatie" is het tracé ingetekend door het groene gebied dat grenst aan de Stevenshof.

Een uitsnede van deze kaart is opgenomen als **bijlage 10** bij dit verweerschrift.

In dit gebied wordt de verbinding tussen de A4 en de A44 deels in een boortunnel en deels verdiept gerealiseerd. De kwaliteiten van het polderlandschap in dit gebied (openheid, agrarisch karakter en natuurwaarden) worden hierdoor zoveel mogelijk gerespecteerd.

Zie Inpassingsvisie en Landschapsplan RijnlandRoute' (bijlage 9 bij de Tracébesluiten), blz. 113-118.

Daarbij is van belang dat de agrarische bestemming van de omringende polder niet wordt gewijzigd door de komst van de RijnlandRoute. Anders dan appellanten stellen is van strijd met het provinciaal beleid of de Verordening Ruimte geen sprake.

- 27.5 Appellanten stellen dat niet gemotiveerd is waarom de boortunnel niet verder westelijk kan worden doorgetrokken, terwijl dit onder Voorschoten wel kan. Volgens appellanten is sprake van een ongelijke behandeling van burgers, waardoor strijd is met het gelijkheidsbeginsel.

Reactie:

Zoals reeds is aangegeven in de paragrafen 2 van de Inleiding van dit verweerschrift vormt het gekozen tracé van de RijnlandRoute de uitkomst van een langdurig en zorgvuldig besluitvormingsproces waarbij een groot aantal verschillende belangen is meegewogen. In de ruimtelijke planvorming heeft dit geleid tot een aantal optimalisaties. Eén van deze optimalisaties betreft het verlengen van de boortunnel in de richting van de A44. Dit heeft geleid tot het in het Inpassingsplan opgenomen ontwerp.

Vanuit diverse burgerinitiatieven zijn alternatieven aangedragen waarin een boortunnel werd voorgesteld met een tunnelmond vlakbij de A44. Hoewel vanuit het oogpunt van milieueffecten een verdere verlenging niet noodzakelijk is, zijn ze toch door verweerder onderzocht. Uiteindelijk zijn ze om uiteenlopende redenen afgefallen.

Op grond van de Richtlijn 'Wegontwerp in tunnels: Convergentie- en divergentiepunten in en nabij tunnels', versie 1.1 van 31 juli 2008, gelden minimale afstanden voor splitsingen en in- en uitvoegstroken nabij tunnels. Deze minimale afstanden zijn samengesteld uit de combinatie van turbulentieafstand van de convergentie- en divergentiepunten en de afstand waarbinnen de weggebruikers gefixeerd zijn op de tunneluitgang of -ingang of de afstand die weggebruikers nodig hebben om te wennen aan de overgang van licht naar donker (en vice versa). Na de tunnelmond volgt in westelijke richting eerst een splitsing tussen verkeer richting A44 Den Haag en A44 Amsterdam en vervolgens volgt een uitvoegstrook voor verkeer richting de A44 Amsterdam en Leiden-Zuid. Deze twee divergentiepunten delen hetzelfde puntstuk. Dit puntstuk is maatgevend voor de afstand tot de tunnelmond en dient volgens de richtlijn een minimale afstand van 750 meter te hebben. Wordt de tunnel langer dan komt het puntstuk in de tunnel te liggen.

In de hiervoor genoemde Richtlijn uit 2008 is aangegeven dat dit, bij uitzondering, alleen te overwegen is wanneer het door geografische omstandigheden niet mogelijk is een convergentiepunt of divergentiepunt buiten de tunnel aan te leggen. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is dit een zeer onwenselijke situatie. Ook is het noodzakelijk om bij de ligging van een dergelijk punt in de tunnel diverse risicoverlagende en kostbare maatregelen te treffen.

De kosten voor een verlenging van de boortunnel tot aan de A44 én de maatregelen die getroffen moeten worden in het kader van de verkeersveiligheid zijn hoog en daarom financieel niet haalbaar.

De milieueffecten van een verlenging van de tunnel tot aan de A44 zijn positief voor wat betreft de ligging in de Papewegsepolder en dus voor de bewoners aan de zuidkant van de Stevenshof. De milieueffecten verergeren echter voor de bewoners aan de westkant van de Stevenshof, omdat de tunnelmond dicht bij deze woningen komt te liggen.

Verweerders benadrukken nogmaals dat het vanuit milieuoptiek niet nodig is om de tunnel verder door te trekken. Daar komt bij dat wel degelijk tegemoet wordt gekomen aan de belangen van omwonenden door tussen knooppunt Maaldrift en de tunnel bij Voorschoten de weg verdiept aan te leggen. Daarmee wordt de RijnlandRoute in het landschap ingepast en blijven zichtlijnen behouden.

De manier waarop de RijnlandRoute landschappelijk wordt ingepast en de impact op de omgeving, is goed te zien op de visualisatie die te zien is via: http://www.rijnlandrouteinbeeld.nl/#Stevenshof_maaiveld/Toekomstige_situatie/ Via de visualisatie is het zicht in beeld gebracht vanaf het Tine Tammespad, hetgeen dicht bij het tracé is gelegen dan de woning van appellanten aan de Maria Rutgersweg.

Provinciale Staten hebben, kortom, in alle redelijkheid kunnen besluiten de tunnel niet richting A44 door te trekken.

Het feit dat de tunnel redelijkerwijs niet verder kan worden verlengd in de richting van de A44 brengt mee dat geen sprake is van gelijke gevallen. Van strijd met het gelijkheidsbeginsel is geen sprake.

- 27.6 Appellanten stellen dat door het verlagen van de maximumsnelheid op de A44 van 100 km/uur naar 80 km/uur over slechts een kort gedeelte, een verdere verlenging van de tunnel mogelijk is op grond van Europese tunnelwetgeving. Volgens appellanten heeft de provincie hiertegen slechts aangevoerd dat de wegbeheerder van de A44 hiertoe geen aanleiding ziet en dit ook niet in het kabinetsbeleid past. Appellanten vinden het Inpassingsplan op dit punt onvoldoende gemotiveerd.

Reactie:

Provinciale Staten verwijzen naar de reactie onder 27.5. Verlaging van de snelheid op de A44 past verder niet binnen het snelhedenbeleid van het kabinet dat gericht is op een rijksnelheid van 120 a 130 km/uur op snelwegen. Appellanten geven niet aan waarom ter motivering van het Inpassingsplan niet verwezen kan worden naar dit beleid.

- 27.7 Appellanten achten de vormgeving van de open tunnelbak geen recht doen aan de richtpunten van de kwaliteitskaart, waartoe het poldergebied wordt gerekend. Er is sprake van een tot 2 m boven maaiveld uitstekende (mv) visuele barrière, bestaande uit een opentunnelwand tot een hoogte van 1,10 m. +NAP, met daar tegenaan een grondhelling met gras, terwijl op de tunnelwand een hek van circa 1 meter hoogte staat. Hoewel dit hek niet dicht is, is het een sterk in het oog springend visueel lineair element dat langs de gehele oostwest lopende weg wordt opgesteld. Hiermee wordt volgens appellanten geen recht gedaan aan de grote openheid van de polder en de eisen die daaraan vanuit de beschermingscategorieën worden gesteld. Appellanten achten zich in hun belangen geschaad. In het ontwerp-Inpassingsplan was nog sprake van een kanteldijk met het daarachter uit het zicht geplaatst hek op de tunnelwand, waarmee de impact van de barrière-werking in verticale zin geringer was, maar ook dan wordt, zo stellen appellanten, afbreuk gedaan aan de openheid van het vlakke polderlandschap en kwaliteitsrichtpunten. Deze geheel andere gekozen oplossing dan in het OPIP is niet te vinden in de Nota van Antwoord en is in de nota van wijziging niet gemotiveerd. Dit achten appellanten in strijd met het zorgvuldigheids-, vertrouwens- en motiveringsbeginsel.

Reactie:

De verbindingsweg tussen de A4 en de A44 wordt tussen de tunnelmond en het knooppunt Ommedijk/Maaldrift verdiept aangelegd. In het ontwerp-Inpassingsplan was inderdaad sprake van een kanteldijk met daarachter een op de tunnelwand

geplaatst hek op de tunnelwand. Vanwege het gunstige effect voor de geluidemissie is in het Inpassingsplan gekozen voor een hogere tunnelwand. Het hoogteverschil tussen de tunnelwand en het maaiveld wordt opgevuld met een talud zodat de verhoogde tunnelwand niet zichtbaar is.

Uit veiligheidsoverwegingen wordt op de tunnelwand een hek geplaatst. Zoals appellanten ook aangeven, krijgt dit hek een open vormgeving. De exacte vormgeving van het hek wordt vastgelegd in het esthetisch programma van eisen. Gelet op de geringe hoogte van het hek, het feit dat het hek een open vormgeving krijgt en de afstand van het hek tot de woningen van appellanten zal van een verstoring van de openheid van het vlakke polderlandschap geen sprake zijn.

- 27.8 Appellanten vinden het onbegrijpelijk dat de weg bij de westelijke tunneluitmonding en bij het aquaduct onder Veenwetering op 6 à 7 meter onder het maaiveld komt te liggen, en daartussen op een niveau van 4 meter onder het maaiveld. Dit weggedeelte ligt precies achter de huizen van appellanten. Door de geringere diepte en hoogteverschillen komt er meer lawaai. Volgens appellanten is het beter om de gehele weg tussen de tunnelmond en de Veenwetering op een diepte van 6 meter te houden. Het verkeerslawaai kan dan nog verder verminderd worden als er horizontale geluidsschermen worden aangebracht. Op deze punten is door de provincie in het geheel niet ingegaan. Appellanten stellen dat het besluit, mede in het licht van de keuze om het besproken tracé vorm te geven in een dure tunnel, op dit punt volstrekt niet gemotiveerd is en onzorgvuldig met hun belangen is omgegaan.

Reactie:

Ten aanzien van de geluidsbelasting merken verweerders op dat deze met name wordt veroorzaakt door de A44. Met het treffen van de akoestische maatregelen op en langs de A44 zoals het aanleggen van dubbellaags ZOAB en de plaatsing van geluidsschermen, daalt de geluidsbelasting. Omdat de RijnlandRoute (N434) verdiept ligt komt de geluidsbelasting als gevolg van de RijnlandRoute niet boven de 40 dB uit. Omdat de maatgevende geluidbelasting van de A44 afkomstig is, zal het verder verdiepen van de RijnlandRoute ook geen noemenswaardig effect hebben.

Vanuit de westelijke tunnelmond loopt de weg omhoog tot een diepte van 5,40 meter onder NAP. Daarna daalt de weg weer om onder het aquaduct in de Veenwetering door te kunnen. Technisch gezien is het mogelijk om de weg tussen de tunnelmond en het aquaduct dieper te leggen, zodat verkeer niet of nauwelijks hoeft te dalen en te stijgen.

De keuze om de verdiepte ligging tussen de tunnelmond en het aquaduct naar -5,40 NAP te laten stijgen is een financiële afweging. Hoe dieper de weg ligt, hoe hoger de

kosten. Daarnaast maakt de hogere ligging van de weg het mogelijk om goedkopere uitvoeringsmethodes toe te passen, waaronder vliesconstructies.

Provinciale Staten zijn van mening dat het plaatselijk minder diepe alignement een verantwoorde ontwerpkeuze is, omdat er een grote kostenbesparing mee gemoeid is en uit de onderzoeken is gebleken de mindere diepte niet leidt tot overschrijding van de lucht- en geluidsnormen.

- 27.9 Volgens appellanten is een nieuw MER of een aanvulling op het MER op zijn plaats om de milieueffecten van de gewijzigde oplossing ten aanzien van de boortunnel onder Voorschoten voor de bewoners van de Stevenshof te bepalen.

Reactie:

In de notitie "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase" is per milieuaspect onderzocht of, en zo ja op welke punten, het totaal van de optimalisaties voor het alternatief "Zoeken naar Balans" tot andere effecten leidt dan voorspeld in het MER 2e fase.

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

De milieueffecten van de gewijzigde oplossing ten aanzien van de boortunnel onder Voorschoten zijn daarbij in beeld gebracht. De score voor de verschillende milieuaspecten is in vornoemde notitie overzichtelijk weergegeven in tabel 5.1. Per milieuaspect is in hoofdstuk 4 een toelichting gegeven op de score.

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

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

Gelet hierop bestaat geen aanleiding voor het opstellen van een aanvulling op het MER, laat staan een geheel nieuw MER.

- 27.10 Appellanten stellen dat Provinciale Staten in redelijkheid niet hadden kunnen besluiten dat de weidevogelcompensatie gerealiseerd zal worden met inzet van agrarisch natuurbeheer. Het Inpassingsplan zou daarom in strijd zijn met de provinciale Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland (2013) (hierna: Beleidsregel), de Verordening Ruimte 2014 en in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Het besluit ontbeert volgens appellanten bovendien enige

motivering en vertrouwen in, en rechtszekerheid over, de toekomstige realisatie van de compensatie voor het areaalverlies en de verstoring van de Papenwegse Polder voor de aanwezige weidevogels. Appellanten stellen hiertoe dat de Beleidsregel fysieke compensatie vereist voor ingrepen buiten de in de EHS gelegen weidevogelgebieden. Afwijking middels financiële in plaats van fysieke compensatie, is slechts van toepassing op de ingrepen op binnen specifieke onderdelen van de EHS gelegen gebieden/wateren, en dus niet in het geval van het Inpassingsplan. De achtergrond van deze regel is volgens appellanten dat alleen door fysieke compensatie, in dit geval door het in Mitigatie- en Compensatieplan verkende spoor van reser vaatvorming, de volgens de Verordening Ruimte vereiste ruimtelijke kwaliteit wordt gewaarborgd (gegarandeerd) en de instandhouding ervan in acht wordt genomen.

Reactie:

Door de aanleg van de RijnlandRoute in de Papenwegse polder gaat weidevogelareaal verloren. Door de provincie is deze polder aangemerkt als belangrijk weidevogelgebied. Omdat de ingreep leidt tot verlies van in de Verordening Ruimte als belangrijk aangemerkte weidevogelleefgebied moet niet alleen het areaal verlies, maar ook de verstoring worden gemitigeerd en gecompenseerd. De verdiepte ligging, de geluidwerende voorzieningen en aangepaste verlichting hebben een mitigerend effect vanwege de beperking van de verstoring. Voor de resteffecten is berekend dat er door de aanleg circa 3 hectare verdwijnt en dat vanwege verstoring, berekend op basis van extra geluidverstoring (plansituatie ten opzichte van de huidige situatie) sprake is van een opgave van circa 16 hectare compensatie. Ten slotte is er door verlies en herinrichting van geschikt areaal in de Stevénshofjespolder circa 3 hectare compensatie benodigd. De totale opgave bedraagt derhalve circa 22 hectare. Voor alle opgaven worden compensatiemogelijkheden zoveel mogelijk uitgewerkt in de directe omgeving buiten de door de ingreep verstoorde zone.

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

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

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

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

Zie het Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute (bijlage 9 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 31.

Om de uitvoerbaarheid van de compensatieopgave te vergroten zijn twee sporen verkend.

Spoor 1 bestaat uit het realiseren van de compensatieopgave door middel van particulier natuurbeheer c.q. agrarisch natuurbeheer op gronden die nu nog bij agrariërs in eigendom zijn. De inzet van agrarisch natuurbeheer is voor de vaststelling van het Inpassingsplan onderzocht. Daartoe is met vertegenwoordiging van agrarische natuurverenigingen een overzicht gemaakt van 'kansrijke polders'. 'Kansrijk' betekent in dezen dat de polder voldoet aan de uitgangspunten voor compensatie en dat de agrarische natuurverenigingen hebben laten weten dat er vermoedelijk animo zal zijn voor invulling van de compensatieopgave. De polders die door het bevoegd gezag als kansrijk zijn aangemerkt zijn: Papenwegse Polder (gedeeltelijk), Westeindsepolder, Grote Drooggemaakte polder, Zwet- en Grootte Blankaardpolder, Polder Groenendijk, Oostbroekpolder, Duivenvoordse Veenzijdse polder, Polder Elsbroek en Polder Hoogeweg/Elsgeest. Deze polders zijn (vrijwel) allemaal in de nabijheid van het tracé van de RijnlandRoute.

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

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

- 27.11 Appellanten stellen dat alleen met aankoop, inrichting en beheer van de gronden kan worden voldaan aan de volgens de Verordening Ruimte vereiste actieve behartiging door de provincie voor een optimaal resultaat en aan de vereiste resultaatsverplichting van de provincie omwille van een optimaal resultaat. Bovendien zijn de benodigde gronden voor het compensatie-areaal reeds bij de overheid in eigendom en kunnen ze binnen afzienbare tijd beschikbaar zijn en ingericht en beheerd worden. Appellanten merken in dit verband nog op dat hiervoor in de provinciale kostenraming, volgens Provinciale Staten, voldoende budget gereserveerd.

Reactie:

Zie de reactie hiervoor onder 27.10.

- 27.12 Appellanten stellen dat een (milieu-)opleveringstoets noodzakelijk is, omdat hiermee na eventuele realisatie gemeten kan worden in hoeverre aan de voorspelde effecten/normen ook in werkelijkheid wordt voldaan. Hieruit kunnen zo nodig extra (inpassings)maatregelen voortvloeien. In de Nota van Antwoord is hierop een volgens appellanten zeer onvolledig antwoord gegeven en dit achten zij strijdig met het zorgvuldigheids-, het motiverings- en het vertrouwensbeginsel. Appellanten verwijzen hierbij naar de bijlage "Opleveringstoet(s)" bij het beroepschrift.

Reactie:

In artikel 14 van het Tracébesluit A4 RijnlandRoute en in artikel 15 van het Tracébesluit A44 RijnlandRoute is, met inachtneming van artikel 23 van de Tracéwet, opgenomen dat de Minister van Infrastructuur en Milieu in het kader van de opleveringstoets de gevolgen van de ingebruikneming van de gewijzigde weg zal onderzoeken op de milieuaspecten natuur en geluid. Een dergelijke verplichting is niet opgenomen in de Wro en is daarmee ook niet vastgelegd in het Inpassingsplan voor de RijnlandRoute. Van strijd met het zorgvuldigheids-, het motiverings- en het vertrouwensbeginsel is geen sprake. In onderdeel 3.18 van de Nota van antwoord (blz. 37) is aangegeven dat één of meerdere opleveringstoetsen, vanzelfsprekend deel uitmaken van de realisatiefase van de RijnlandRoute. Daarbij zal worden afgestemd en aangesloten bij de toets van de Tracébesluiten en het Provinciale monitoringsprogramma.

- 27.13 Appellanten achten de beantwoording in de verschillende nota's van antwoord bijna altijd van een zeer algemeen karakter of er werd verwezen naar thematische antwoorden waarin het antwoord vaak niet of onvoldoende te vinden was. Eenmaal was de zienswijze van appellanten niet in de Nota van Antwoord opgenomen. Dit is hersteld door toezending van een Nota van Antwoord, maar deze kon niet door anderen worden gelezen. Dit achten appellanten in strijd met het zorgvuldigheids- en vertrouwensbeginsel.

Reactie:

Zoals reeds is aangegeven in paragraaf 2 van de Inleiding van dit verweerschrift vormt het gekozen tracé van de RijnlandRoute de uitkomst van een langdurig en zorgvuldig besluitvormingsproces waarbij een groot aantal verschillende belangen is meegewogen. Argumenten die via inspraak, zienswijzen of in direct contact met de betrokken bestuursorganen naar voren zijn gebracht, zijn in dit proces meegenomen.

Met betrekking tot de bij het Inpassingsplan behorende Nota van Antwoord merken Provinciale Staten nog het volgende op. Op het ontwerp-inpassingsplan zijn in totaal 238 zienswijzen naar voren gebracht. Gelet op dit grote aantal zienswijzen heeft Provinciale Staten ervoor gekozen om de zienswijzen in de Nota van Antwoord thematisch te beantwoorden. Bij deze keuze heeft onder meer een rol gespeeld dat veel indieners dezelfde onderwerpen aan de orde hebben gesteld. Waar de individuele situatie van een indiener daartoe aanleiding gaf, is ingegaan op die specifieke situatie. Het fairplaybeginsel noch artikel 3:46 van de Awb verzet zich hiertegen. Dat niet op ieder argument ter ondersteuning van een zienswijze afzonderlijk is ingegaan, betekent verder niet dat het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan en het besluit hogere grenswaarden onvoldoende zijn gemotiveerd.

Zie (o.m.):

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

De zienswijze van appellanten kwam inhoudelijk overeen met de zienswijzen van overige reclamanten. De reactie van Provinciale Staten op de zienswijze van appellanten kon hierdoor ook door anderen worden gelezen.

- 27.14 Appellanten stellen dat de bereikbaarheid vanuit hun woningen naar Wassenaar/Scheveningen slechter wordt door het wegvallen van de oostelijke parallelweg. Er moet worden omgereden met nadelige gevolgen voor het milieu en het maken van extra kosten en reistijd. Hierbij verwijzen appellanten naar de bijlage "Omrijkosten bewoners Stevenshof RLR" bij het beroepschrift. Uit deze bijlage volgt dat het verkeer tussen de Stevenshof en Den Haag, en vice versa, dagelijks 6 kilometer zou moeten omrijden via de knoop Leiden-West.

Reactie:

In de huidige situatie kan verkeer uit de wijk Stevenshof via 2 routes naar Wassenaar/N44 en vice versa rijden:

- D1) via de oostelijke parallelweg van de A44 (rood gestippelde route op afbeelding 1);
- D2) via de aansluiting Leiden-Zuid (afrit 8) en de A44. De A44 gaat bij Wassenaar over in de N44 (blauw gestippelde route op afbeelding 1).

Welke route wordt gekozen, hangt veelal af van waar men in de wijk woont.

Door aanleg van de RijnlandRoute komt route D1) te vervallen, omdat deze wordt doorsneden door realisatie van knooppunt Ommedijk en de nieuwe verbindingsweg

tussen de A4 en A44. Hierdoor komt route D2) eveneens te vervallen. Aansluiting Leiden-Zuid wordt direct aangesloten op de nieuwe verbindingsweg tussen de A4 en A44 en niet meer rechtstreeks op de A44.

In de toekomstige situatie kan verkeer uit de wijk Stevenshof via 2 routes naar Wassenaar/N44 en vice versa rijden:

- D3) via de Ommedijkseweg en westelijke parallelweg van de A44 (gele route op afbeelding 1);
- D4) via de aansluiting Leiden-West (oranje route op afbeelding 1).

Voor verkeer dat eerst gebruikmaakte van zowel route D1) als D2) is straks route D3) de kortste route. De omrijdbeweging van route D3) ten opzichte van route D1) is een kleine 2 kilometer. De omrijdbeweging van route D3) ten opzichte van route D2) is nihil, maar heeft een iets langere rijstijd, omdat er over ongeveer 2,5 kilometer over het OWN (50 km/h) gereden wordt in plaats van over het HWN (120 km/h)

Een alternatief is route D4). De omrijdbeweging van route D4) ten opzichte van route D1) is 4 kilometer. De omrijdbeweging van route D4) ten opzichte van route D2) is ruim 2 kilometer.

Zie voor de diverse routes **biilage 5** bij dit verweerschrift.

Gelet op het vorenstaande is geen sprake van een onaanvaardbare verslechtering van de bereikbaarheid van Wassenaar/Scheveningen vanuit de Stevenshof. Het aantal extra omrijdkilometers dat gemaakt moet worden is beperkt.

- 27.15 Appellanten willen uit een oogpunt van woongenot dat het vrije uitzicht op het landelijk groen en de beleving van het agrarisch landschap tussen de RijnlandRoute en de Stevenshof behouden blijft. Daarom zijn goede overgangen over de weg volgens appellanten noodzakelijk voor boeren. Volgens appellanten kunnen boeren na realisering van de RijnlandRoute slechts via het fietspad over de Veenwetering de gebieden ten westen van de Veenwetering te bereiken. De gebieden ten oosten van deze Wetering zijn volgens appellanten na realisering van de RijnlandRoute eveneens slecht toegankelijk voor agrariërs. Tot slot zou het gebied, door het nieuwe slotensysteem, niet langer bereikbaar zijn voor boeren via de nieuwe verbindingsweg.

Reactie:

Vooropgesteld wordt dat de argumenten rondom de bereikbaarheid voor agrariërs van het gebied tussen de RijnlandRoute en de Stevenshof door appellanten worden aangewend ter onderbouwing van hun wens tot behoud van het vrije uitzicht op het landelijk groen en de beleving van het agrarisch landschap. Dergelijke argumenten

strekken evenwel niet tot bescherming van die door appellanten genoemde belangen zodat artikel 8:69a Awb aan vernietiging op deze beroepsgrond in de weg staat.

Volledigheidshalve wijzen Provinciale Staten er niettemin op dat de agrarische percelen na realisering van de RijnlandRoute bereikbaar blijven via de Veenwatering en de Stevenshof.

- 27.16 Volgens appellanten wordt ten onrechte slechts verwezen naar de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en geluid. In diverse wetenschappelijke publicaties komt naar voren dat zich gezondheidsproblemen kunnen voordoen beneden de nu geldende wettelijke grenswaarden, aldus appellanten. Provinciale Staten gaan volgens appellanten verder voorbij aan de gezondheidseffecten van uitzicht op landelijk groen.

Reactie:

De wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en geluid zijn juist gesteld met het oog op het voorkomen van onaanvaardbare gezondheidsrisico's. Uit vaste jurisprudentie blijkt dat indien en voor zover aan die wettelijke normen wordt voldaan, daarin de rechtvaardiging ligt voor het verlenen van medewerking aan een project.

Vgl. AbRvS 13 maart 2013, 20120811/1/R3, r.o. 28.3.

Zolang nieuwe wetenschappelijke inzichten niet leiden tot aangescherpte normen hoeft daar in het kader van de besluitvorming over projecten geen rekening mee te worden gehouden. Uit het onderzoek voor het Inpassingsplan blijkt overigens dat voor de meest nabij gelegen woningen in de Stevenshof de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden.

Voor luchtemissie geldt dat de NO₂ concentratie ter plaatse van de de woningen van appellanten buiten de 22 ug NO₂/m³ contour valt en daarmee ruim onder de wettelijke grenswaarde (per 1 januari 2015) van 40 ug/m³ ligt. Voor PM₁₀ geldt dat de concentratie lager is dan 24 ug/m³ en daarmee ruim onder de wettelijke grenswaarde van 40 ug/m³ ligt. Ook het 24 uursgemiddelde wordt niet overschreden want dat is pas het geval bij een jaargemiddelde concentratie groter dan 31,2 ug/m³.

Zie de Achtergrondnotitie luchtkwaliteit d.d. 9 september 2014 (bijlage 6 bij de Toelichting op het Inpassingsplan).

Met betrekking tot de door appellanten gestelde positieve effecten op de gezondheid van uitzicht op landelijk groen stellen Provinciale Staten voorop dat een blijvend recht op vrij uitzicht niet bestaat.

Vgl. AbRvS 25 februari 2015, 201406793/1/R6, r.o. 23.1 en AbRvS 18 februari 2015, 201308323/1/R2 en 201407752/1/R2, r.o. 12.2.

Los daarvan doen appellanten het voorkomen alsof het uitzicht volledig wordt verstoord. Dit is niet het geval. Vanaf de woningen van appellanten ligt de tunnelmond op ongeveer 150 meter afstand waarna de weg tot aan het knooppunt Ommedijk/Maaldrift verdiept wordt aangelegd. De verdiept aangelegde weg ligt gemiddeld vijf meter onder maaiveld. Daarnaast is er een verhoogde tunnelwand voorzien. De wand van de tunnelbak wordt iets verhoogd ten opzichte van het maaiveld en ingepast door middel van lage met gras begroeide kades. Hiertoe wordt het hoogteverschil dat ten opzichte van het maaiveld resteert opgevuld met een grondlichaam. Deze verhoogde rand van de tunnelbak heeft een waterkerende functie, de kades hebben een landschappelijk effect. De ligging van de weg wordt daarmee landschappelijk ingepast zodat van een verstoring van het uitzicht op het landelijk groen geen sprake is.

- 27.17 Voorts vrezen appellanten dat de gezondheid (binnenshuis) wordt aangetast doordat sprake is van permanente inname van lucht van buiten door de centrale ventilatiesystemen van de huizen van appellanten. Appellanten stellen dat de gezondheid van de bewoners in toenemende mate wordt geschaad.

Reactie:

Ten aanzien van de gevolgen van het Inpassingsplan voor de luchtkwaliteit wordt vooropgesteld dat de RijnlandRoute is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Op basis daarvan wordt geborgd dat van overschrijding van grenswaarden op het punt van luchtkwaliteit geen sprake is. Ingevolge artikel 5.16, derde lid, Wm vindt daarom geen afzonderlijke toets plaats aan de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden.

Zie 6^e NSL Melding 2014, projectnummers 2002, 2003, 2004, 2004a en 2004b.

Na het doen van de NSL melding, is evenwel besloten om de boortunnel te verlengen. Om die reden is specifiek bij de tunnelmonden aanvullend onderzoek uitgevoerd.

Zie de Achtergrondnotitie luchtkwaliteit d.d. 9 september 2014 (bijlage 6 bij de toelichting op het Inpassingsplan).

Op basis van dat nadere onderzoek is vastgesteld dat ook na het verlengen van de boortunnel geen overschrijdingen optreden van grenswaarden voor luchtkwaliteit en dat de RijnlandRoute in zijn aangepaste vorm nog steeds past binnen het NSL.

Zoals hiervoor onder 27.16 is aangegeven, geldt dat indien wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit, daarmee ook het belang van de volksgezondheid is geborgd. De vrees van appellanten dat de gezondheid (binnenshuis) wordt aangetast doordat hun woningen zijn voorzien van een centraal ventilatiesysteem dat alle vertrekken permanent van verse lucht van buiten voorziet, is ongegrond.

- 27.18 Uit het onderzoek naar het groepsrisico blijkt dat het groepsrisico nabij de RijnlandRoute toeneemt, maar onder de oriëntatiewaarde blijft. Volgens appellanten wordt de boortunnel verlengd om het groepsrisico in Voorschoten te verminderen. Nu de boortunnel niet wordt verlengd ten behoeve van de veiligheid van de bewoners van de Stevenschhof is gehandeld in strijd met het gelijkheidsbeginsel, aldus appellanten. Volgens appellanten is verder onduidelijk of de brandweer in de regio voldoende is uitgerust voor calamiteiten op de weg.

Reactie:

Voor wat betreft het groepsrisico is voor de nieuwe verbindingsweg tussen de A4 en de A44 een verantwoording van het groepsrisico opgesteld. Daarin is vastgesteld dat de beperkte toename van het groepsrisico vanwege de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid, aanvaardbaar is.

Verantwoording Groepsrisico (bijlage 13 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 21 e.v.

In het onderzoek is Voorschoten afzonderlijk vermeld, aangezien de RijnlandRoute hier door een boortunnel gaat. Het risico voor de omwonenden ter plaatse van de tunnel wordt hierdoor gereduceerd tot nul, omdat er geen effecten van een ongeval in de tunnel voor de omgeving worden verwacht.

Verantwoording Groepsrisico (bijlage 13 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 22.

Het verlengen van de boortunnel vormt een van de optimalisaties die is uitgevoerd in het besluitvormingsproces. Deze optimalisatie is uitgevoerd om de tunnel zo goed mogelijk ruimtelijk in te passen. Anders dan appellanten stellen is de boortunnel dus niet verlengd om het groepsrisico in Voorschoten te verminderen. Het reduceren van het groepsrisico ter plaatse is wel een gevolg van deze optimalisatie. Van strijd met het gelijkheidsbeginsel is geen sprake.

- 27.19 Appellanten stellen dat hun woningen in waarde dalen als gevolg van de aanleg van de RijnlandRoute. Volgens appellanten worden zij in hun eigendomsrechten geschaad, zonder dat rekening is gehouden met hun belangen en zonder compensatie van de schade.

Reactie:

Het uitgangspunt voor het Inpassingsplan is om de hinder/overlast voor omwonenden, waaronder appellanten, tot een minimum te beperken. Dit uit zich bijvoorbeeld in het verlengen van de boortunnel, het verdiept aanleggen van de weg richting knooppunt Ommedijk en het landschappelijk inpassen van die verdiepte ligging. Anders dan appellanten stellen is bij de besluitvorming wel degelijk rekening gehouden met hun belangen.

Indien appellanten menen dat hun woningen in waarde dalen als gevolg van het Inpassingsplan voor de RijnlandRoute, dan kunnen zij binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van dit inpassingsplan op grond van artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening een verzoek om planschade indienen ingediend. Gedeputeerde staten beslissen op een dergelijk verzoek.

Voor zover de appellanten menen dat de schade niet veroorzaakt wordt door het Inpassingsplan, maar door het Tracébesluit A44, dan kunnen zij onder voorwaarden in aanmerking komen voor nadeelcompensatie op grond van artikel 22, eerste lid, van de Tracéwet. Op de afhandeling van verzoeken om nadeelcompensatie is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

28 Ontwikkelingscombinatie Park Allemansgeest C.V.

*Appellante is eigenaar van de percelen, kadastraal bekend gemeente Voorschoten, sectie A, nrs. 5769 en 5770 (voorheen 5169) (waarop het beoogde tracé van de RijnlandRoute gelegen is) en nrs. 5773 (voorheen: 5628), 5638, 5646, 5703, 5706, 5708; alsmede 5774 en 5778 (voorheen: 5713 en 5725) (gelegen naast het beoogde tracé). De situatie van appellante is weergegeven op **bijlage 41** bij dit verweerschrift.*

Het beroep van appellante richt zich tegen het Inpassingsplan.

De zienswijze van appellante over het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.45 (aanvullend voor appellante).

Beroepsgronden

- 28.1 Direct gelegen naast woonwijk Park Allemansgeest / Krimwijk II, heeft appellante een groot perceel in eigendom. Het Inpassingsplan legt de RijnlandRoute vrijwel volledig over deze gronden heen. Dit heeft grote gevolgen voor het gebruik en de ontwikkelingsmogelijkheden voor appellantes gronden. In feite worden de gronden hierdoor grotendeels onbruikbaar. Toekomstige ontwikkelingen op haar percelen zijn niet meegewogen. Dit getuigt niet van een goede ruimtelijke ordening.

Reactie:

Appellante heeft direct naast de woonwijk Park Allemansgeest/Krimwijk II een aantal percelen in eigendom. De boortunnel van de RijnlandRoute doorkruist de percelen van appellante, op een diepte van circa NAP -20 meter.

In het bestemmingsplan 'Landgoederen en Sportvelden' van de gemeente Voorschoten is het eigendom van appellante voor het overgrote deel bestemd met de bestemming "Agrarisch". Ter plaatse van de RijnlandRoute voorzagt het bestemmingsplan in een bouwvlak, een functieaanduiding voor een paardenbak en een strook grond waar de bestemming "Verkeer" op rust. Deze planologische mogelijkheden blijven met het vaststellen van het Inpassingsplan bestaan. Op gronden met de aanduiding 'verkeerstunnel-beschermingszone' geldt op grond van artikel 30.2.1 en artikel 30.2.2 van het Inpassingsplan dat appellante een omgevingsvergunning voor het oprichten van gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde nodig heeft. Deze regeling heeft tot doel het beschermen van de tunnel(bak). Bij diverse activiteiten zoals heien, funderen op palen en op staal worden voorwaarden gesteld. Vergunning kan pas worden verleend mits vooraf de beheerder van de tunnel wordt gehoord. In bijlage 1

bij de regels van het Inpassingsplan zijn de voorwaarden en restricties beschreven alsmede de zonering waar de restricties voor het bouwen bovengronds en werkzaamheden gelden. De gronden worden daarmee, anders dan appellante betoogt, niet grotendeels onbruikbaar.

- 28.2 Voor de woonwijk Park Allemansgeest (Krimwijk II) is nog een ontsluitingsweg voorzien ('noordelijke ontsluiting'). Het Inpassingsplan loopt volledig door de beoogde ligging van de ontsluitingsweg heen, waardoor de realisatie van deze ontsluitingsweg wordt belemmerd. De ontsluitingsweg is noodzakelijk voor een goede verkeersafwikkeling van de woonwijk. Op 10 juli 2007 heeft de provincie de planologische goedkeuring gegeven op deze ontsluitingsweg. Een deel van de ontsluitingsweg is bovendien opgenomen in een geldend bestemmingsplan, genaamd Landgoederen en Sportvelden (2012). Het Inpassingsplan houdt hier in het geheel geen rekening mee, en voldoet niet aan de vereisten van een goede ruimtelijke ordening. De reden dat niet de volledige ontsluitingsweg is opgenomen in het bestemmingsplan Landgoederen en Sportvelden, komt voort uit een uitspraak van de Raad van State van 7 mei 2008 (200705751/1). In deze uitspraak is o.a. de ontsluitingsweg als onderdeel van het bestemmingsplan Krimwijk II vernietigd, vanwege strijd met een tweetal zaken: archeologie en cultuurhistorie. Appellante acht het wel mogelijk om deze weg op een andere wijze (langs het monument en de zichtlijn) naar de Voorschoterweg te leggen. De aanleg van de tunnel maakt dit feitelijk onmogelijk, althans zo goed als onmogelijk.

Reactie:

Vooropgesteld moet worden dat ook het Inpassingsplan voorziet in de mogelijkheid om een ontsluitingsweg boven de boortunnel van de RijnlandRoute te realiseren. De strook grond met de bestemming "Verkeer" uit het voorheen vigerende bestemmingsplan 'Landgoederen en sportvelden' is door het Inpassingsplan overgenomen. De planologische mogelijkheden op dit punt zijn voor appellante niet veranderd.

De strook met de bestemming "Verkeer" maakt overigens nog geen ontsluiting van de woonwijk Park Allemansgeest (Krimwijk II) mogelijk. In het voorheen vigerende bestemmingsplan 'Landgoederen en Sportvelden' zijn de gronden tussen de strook met de bestemming "Verkeer" en de kruising Voorschoterweg/Leidseweg namelijk voorzien van de bestemming "Agrarisch". Op deze gronden kan nog geen ontsluitingsweg worden gerealiseerd. De reden dat niet de volledige ontsluitingsweg in het voorheen vigerende bestemmingsplan is opgenomen, wordt door appellante zelf al geven: uw Afdeling heeft op 7 mei 2008 het bestemmingsplan Krimwijk II op dat onderdeel vernietigd (nr. 200705751/1). Het Inpassingsplan heeft de planologische mogelijkheden uit dit bestemmingsplan overgenomen. Dit betekent dat ook in het Inpassingsplan niet een volledige ontsluitingsweg is opgenomen.

Appellant heeft niet aannemelijk gemaakt op welke wijze de ontsluitingsweg wel kan plaatsvinden.

- 28.3 Appellante acht het opmerkelijk dat het Inpassingsplan volledig over en door archeologisch monument Vredenhoeff en de landgoedbiotoop Berbice heengaat. Dit zou in strijd zijn met de eerder genoemde uitspraak van uw Afdeling (nr. 200705751/1) en getuigt niet van een goede ruimtelijke ordening.

Reactie:

Het landgoed Berbice bevindt zich ten noordwesten van het perceel van appellante, aan de andere kant van de Leidseweg. Het archeologisch monument Vredenhoeff ligt ten noordoosten op circa 25 meter afstand van de percelen van appellante. Het landgoedbiotoop van Berbice en het archeologisch monument worden door de RijnlandRoute op geen enkele wijze aangetast. Anders dan appellante betoogt, gaat de RijnlandRoute niet door het archeologisch monument en landgoedbiotoop heen. Het Inpassingsplan voorziet namelijk in een boortunnel, op een diepte van circa NAP -27 meter onder landgoed Berbice en de percelen van appellante. De RijnlandRoute is daarmee niet in strijd met de eerdere uitspraak van uw Afdeling (nr. 200705751/1), waarin een wegvlak op de oppervlakte werd vernietigd vanwege de zichtas van landgoed Berbice. Door de boortunnel zal de RijnlandRoute de zichtas van het landgoedbiotoop niet aantasten.

- 28.4 Het is volgens appellante zeer onzeker of de betreffende ontsluitingsweg zal kunnen worden gerealiseerd met de komst van de RijnlandRoute. Indien dat toch zou kunnen, zal de kans echter groot zijn dat de ontsluitingsweg door de tunnel zeer gecompliceerd en duur zal worden. Appellante wordt daardoor financieel benadeeld. Het is onduidelijk of, en hoe, dit wordt gecompenseerd.

Reactie:

In het voorgaande onder 28.2 is al aangegeven dat de planologische mogelijkheden voor appellante niet of nauwelijks veranderen. De strook grond met de bestemming "Verkeer" uit het voorheen vigerende bestemmingsplan 'Landgoederen en sportvelden' is door het Inpassingsplan overgenomen. Op gronden met de aanduiding 'verkeerstunnel-beschermingszone' geldt op grond van artikel 30.2.1 en artikel 30.2.2 van het Inpassingsplan dat appellante een omgevingsvergunning voor het oprichten van gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde nodig heeft. Deze regeling heeft tot doel het beschermen van de tunnel(bak). Bij diverse activiteiten zoals heien, funderen op palen en op staal worden voorwaarden gesteld. Vergunning kan pas worden verleend mits vooraf de beheerder van de tunnel wordt gehoord. In bijlage 1 van de regels zijn de voorwaarden en restricties beschreven alsmede de zonering waar de restricties voor het bouwen bovengronds en werkzaamheden gelden. Indien een

door appellante te realiseren ontsluitingsweg voldoet aan de gestelde voorwaarden, dan staat het Inpassingsplan niet aan de aanleg hiervan in de weg.

Als appellante meent dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van een bepaling in het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en een tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd, dan kan appellante op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade.

- 28.5 Het is volgens appellante altijd de bedoeling geweest om een provinciale fietsroute, die nu eindigt in woonwijk Park Allemansgeest, door te trekken over appellantes percelen naar de Hofweg. De gemeentelijke verkeersvisie heeft deze fietsroute dan ook opgenomen, en het is tevens opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan Landgoederen en Sportvelden. Deze fietsroute wordt bemoeilijkt door de aanleg van de tunnel. Appellante betwijfelt of dit aspect is meegewogen in de besluitvorming. Ook dit getuigt niet van een zorgvuldige voorbereiding.

Reactie:

In de gemeentelijke Visie op Verkeer en Vervoer van de gemeente Voorschoten staat inderdaad opgenomen dat het stelsel van fietspaden en fietsroutes gecompleteerd moet worden. De focus ligt daarmee op het realiseren van een direct fietsroutenetwerk. In de toelichting van het bestemmingsplan 'Landgoederen en Sportvelden' wordt op dit beleid gewezen. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt slechts gewezen op dit beleid van de gemeente Voorschoten. Het bestemmingsplan voorziet niet in de mogelijkheid het fietspad op de gronden van appellante te realiseren. Ook in het Inpassingsplan wordt niet voorzien in het fietspad op de gronden van appellante. Overigens maakt het Inpassingsplan de fietsroute ook niet onmogelijk. De RijnlandRoute wordt immers gerealiseerd in een boortunnel. Op de gronden met de aanduiding 'verkeerstunnel-beschermingszone' geldt wel dat een omgevingsvergunning aangevraagd moet worden. Een omgevingsvergunning is echter ook nodig voor de gronden die niet zijn voorzien van een aanduiding 'verkeerstunnel-beschermingszone'. Op deze gronden rust immers de bestemming "Agrarisch", waardoor voor het realiseren van een fietspad op deze gronden eveneens een omgevingsvergunning voor het strijdige gebruik noodzakelijk is.

- 28.6 Appellante heeft plannen om haar percelen te ontwikkelen met enkele boerderijvilla's. De aanleg van de tunnel op deze percelen maakt echter iedere toekomstige ontwikkeling onmogelijk; op de tunnel mag immers niet of in zeer beperkte mate gebouwd worden. Daarmee wordt appellante in haar functioneren en toekomstig gebruik beperkt. Ook dit getuigt niet van een goede ruimtelijke ontwikkeling. Tevens worden appellantes percelen hierdoor fors minder waard dan voorheen. Appellante betwijfelt of een eventuele tegemoetkoming in planschade dit kan compenseren.

Reactie:

Op de gronden van appellante rust volgens het bestemmingsplan 'Landgoederen en Sportvelden' de bestemming "Agrarisch". Op grond van het bestemmingsplan mag uitsluitend worden gebouwd binnen het bouwvlak. Ter plaatse van de percelen van appellante, waar de boortunnel is gesitueerd, voorzagt het bestemmingsplan in één bouwvlak, een functieaanduiding voor een paardenbak en een strook grond waar de bestemming "Verkeer" op rust. Het realiseren van enkele boerderijvilla's was op grond van het voorheen vigerende bestemmingsplan dan ook onmogelijk en dit blijft met het Inpassingsplan ook onmogelijk.

De beoordeling van een verzoek om planschade staat in deze procedure niet centraal. Als appellante meent dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van een bepaling in het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en een tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd, dan kan appellante op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade.

- 28.7 Er liggen twee gasleidingen over het perceel van appellante heen. Het is onduidelijk wat de invloed is van het Inpassingsplan op deze leidingen en/of het Inpassingsplan uitvoerbaar is op dit punt.

Reactie:

Het Inpassingsplan heeft geen invloed op de door appellante genoemde gasleidingen. De gasleidingen lopen door de percelen van appellante en zijn in het Inpassingsplan ook als zodanig bestemd. Ter plaatse deze gasleidingen wordt de RijnlandRoute in de boortunnel aangelegd op een diepte van circa NAP -20 meter. De gasleidingen liggen, hooguit, enkele meters diep. De RijnlandRoute zal de gasleidingen dan ook niet doorkruisen. Het Inpassingsplan is op dit punt, anders dan appellante suggereert, wel degelijk uitvoerbaar.

- 28.8 Het Inpassingsplan gaat dwars door de bestaande waterkeringen heen rondom appellantes percelen, over de zuidzijde zelfs over een heel lang stuk, alsmede dwars door de bestaande archeologisch zeer waardevolle Limes-zone. Het is de vraag of het Inpassingsplan de functie van de waterkeringen derhalve wel in stand laat en verenigbaar is met de archeologische waarden van de Limes-zone. Uiteraard heeft aantasting van de waterkeringen negatief effect op de door appellante in gebruik zijnde gronden.

Reactie:

De erfgoedlijn Limes loopt over de Vliet, ten zuidoosten van het perceel van appellant. Ter plaatse van deze erfgoedlijn wordt de tunnel aangelegd op een diepte van circa NAP -20 meter. De bewoningssporen liggen niet dieper dan circa 4 meter. De RijnlandRoute zal de waardevolle Limes-zone niet doorkruisen.

Dit geldt ook voor de waterkeringen. Door het wegtracé worden inderdaad meerdere waterkeringen doorkruist. Dit verschilt van een buitenbeschermingszone tot kernzones. De meeste waterkeringen worden ondergronds of verdiept gekruist. De constructies zullen niet leiden tot beïnvloeding van de stabiliteit van de keringen. Bij de technische uitwerking dient te worden aangetoond dat geen extra risico's ontstaan.

Zie Toelichting op het Inpassingsplan, par. 6.10.2.

- 28.9 Appellante heeft de naastgelegen woonwijk Park Allemansgeest grotendeels al ontwikkeld. Daarnaast heeft zij nog een tweetal bouwpercelen en twaalf nog te bouwen en verkopen villa's in eigendom. Door de aanleg van de RijnlandRoute neemt het woon- en leefmilieu in de woonwijk af. De woonfunctie wordt belemmerd: er is sprake van meer geluidsoverlast, verslechterde luchtkwaliteit, mogelijk een gebrekkige woonwijkenontsluiting, verstoring van rust- en recreatiemogelijkheden, en derhalve verminderd woongenot. Nu de keuze van de RijnlandRoute is verplaatst naar de oorspronkelijke wijkontsluiting, en van een werkelijke belangenafweging in dit kader niet blijkt, is het besluit in deze in strijd met de zorgvuldigheden goede ruimtelijk ordening.

Reactie:

Het woongenot van de woonwijk Park Allemansgeest zal door de aanleg van de RijnlandRoute niet verminderen. De RijnlandRoute ligt ter hoogte van de woonwijk Park Allemansgeest in een boortunnel op een diepte van circa NAP -20 meter. De RijnlandRoute komt pas op circa 300 meter van de woonwijk boven de grond. Van onaanvaardbare geluidbelasting is geen sprake.

Ten aanzien van de gevolgen van het Inpassingsplan voor de luchtkwaliteit wordt vooropgesteld dat de RijnlandRoute is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Op basis daarvan wordt geborgd dat van overschrijding van grenswaarden op het punt van luchtkwaliteit geen sprake is. Ingevolge artikel 5.16, derde lid, Wm vindt daarom geen afzonderlijke toets plaats aan de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden. Het NSL zorgt ervoor dat overal in Nederland aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan, ook ter plaatse van de woning van appellanten.

Zie 6e NSL Melding 2014, projectnummers 2002, 2003, 2004, 2004a en 2004b.

Na het doen van de NSL melding, is evenwel besloten om de boortunnel te verlengen. Om die reden is specifiek bij de tunnelmonden aanvullend onderzoek uitgevoerd.

Zie de Achtergrondnotitie luchtkwaliteit d.d. 9 september 2014 (bijlage 6 bij de toelichting op het Inpassingsplan).

Daaruit volgt dat er in de plansituatie (2020) nergens op de wettelijke beoordelingspunten een overschrijding van de grenswaarden van de relevante luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en ultrafijnstof (PM_{2,5}) optreedt. Ter hoogte van de tunnelmonden is wel sprake van een concentratie NO₂ die boven de grenswaarde van 40 µg/m³ ligt, maar hier is geen sprake van een wettelijk toetspunt. Er is namelijk geen sprake van functies waar mensen langdurig verblijven. De mogelijke korte blootstelling is niet significant in relatie tot de middelingstijd van 1 jaar die geldt voor de jaargemiddelde concentratie NO₂. Uit het blootstellingscriterium van artikel 22, lid 1, onder a, jo artikel 65 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 volgt dat er daarom geen toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt.

Wat betreft de ontsluiting van de woonwijk verwijzen Provinciale Staten naar de reactie onder 28.2.

- 28.10 Appellante lijdt door de RijnlandRoute schade, die zij zal verhalen op de provincie. De schade bestaat uit waardevermindering van eigendommen. Appellante is niet gebleken dat Provinciale Staten dit in hun besluitvorming hebben betrokken. Het besluit tot vaststelling is daarmee onzorgvuldig en in strijd met artikel 3:2 van de Awb voorbereid.

Reactie:

Als appellante meent dat zij schade lijdt of zal lijden als gevolg van een bepaling in het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en een tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd, dan kan appellante op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade.

- 28.11 Het heeft appellante verbaasd dat de tracéreservering voor de RijnlandRoute decennialang is geprojecteerd op naastgelegen gronden van de gemeente Voorschoten, en dat er zonder duidelijk aanwijsbare redenen nu voor gekozen is het tracé te verleggen op appellantes gronden, waaraan eerder door gemeente en provincie een andere uit te voeren functie was gegeven. Appellante acht dat

onzorgvuldig. Hierdoor ondervindt appellante zoals gezegd bovendien ernstig (financieel) nadeel.

Reactie:

Met betrekking tot het Voorkeursalternatief verwijzen Provinciale Staten naar de Inleiding van dit verweerschrift onder paragraaf 2.

29 Recreatiecentrum Vlietland B.V.

Appellante is gevestigd aan de Rietpolderweg 1 (2266 BM) te Leidschendam, op circa 500 meter van de dichtstbijzijnde plangrens. In de noordoostelijke hoek van de gronden die appellante in gebruik heeft, wordt een klein stukje van het tracé aangelegd.

Het beroep van appellante richt zich tegen het Besluit hogere grenswaarde, het Inpassingsplan en de Tracébesluiten A4 en A44. De beroepsgronden van appellante hebben evenwel geen betrekking op het Tracébesluit A4.

De zienswijze van appellante over het ontwerpbesluit hogere grenswaarden is behandeld in de Nota van Antwoord in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.9 (aanvullend voor appellante).

De zienswijze van appellante over het ontwerp- Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.9 (aanvullend voor appellante).

De zienswijze van appellante over het Tracébesluit A4 is behandeld in de Nota van Antwoord in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.33 (aanvullend voor appellante).

De zienswijze van appellante over het Tracébesluit A44 is behandeld in de Nota van Antwoord in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.33 (aanvullend voor appellante).

Beroepsgronden

- 29.1 Appellante stelt in haar beroepschrift meermalen aan de orde dat de/een gedeputeerde bepaalde toezeggingen zou hebben gedaan en/of dat Gedeputeerde Staten toezeggingen zouden hebben gedaan, welke in het Inpassingsplan niet zijn nagekomen. Zo zou de gedeputeerde, mevrouw I de Bondt toezeggingen hebben gedaan om de RjinlandRoute mooi in te passen en dat te gaan doen door middel van grondwallen of schermen. Van deze toezeggingen is helemaal niets terecht gekomen.

Reactie:

Provinciale Staten zijn niet gehouden aan eventuele toezeggingen en/of mededelingen van een gedeputeerde of van Gedeputeerde Staten. Dit zou tot gevolg hebben dat Provinciale Staten niet meer in vrijheid kunnen beslissen over de vaststelling van het Inpassingsplan.

Gedeputeerde De Bondt heeft overigens slechts toegezegd verschillende inpassingsmaatregelen te zullen onderzoeken, waaronder het aanleggen van aarden

wallen. Er zijn geen toezeggingen gedaan dat bepaalde maatregelen ook gerealiseerd zullen worden.

- 29.2 Appellante stelt dat het Inpassingsplan ten onrechte op de eerste dag van de terinzagelegging ter kennis is gegeven. De voorafgaande kennisgeving van de terinzagelegging kan volgens appellante alleen plaatsvinden uiterlijk op de dag voor die waarop terinzagelegging (en daarmee de beroepstermijn) aanvangt.

Reactie:

Het Inpassingsplan (alsmede de Tracébesluiten A4 en A44 inclusief het Besluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï) is bekendgemaakt in de Staatscourant van 14 januari 2015, nr. 828. In de bekendmaking is vermeld dat de besluiten van 14 januari tot en met 25 februari 2015 ter inzage liggen alsmede waar de besluiten ter inzage liggen. In de bekendmaking is tevens vermeld dat van 15 januari tot en met 25 februari 2015 beroep kan worden ingesteld tegen de afzonderlijke besluiten. Aldus is voldaan aan artikel 3:44 juncto artikel 3:12 Awb.

- 29.3 Het kappen van bomen in het noordoosten van Vlietland op gronden waarvoor een erfpachtovereenkomst is aangegaan met appellante, zal zorgen voor nog meer overlast voor appellante. De bomen zijn nooit als hinderlijk voor de windvang van de molen Zelden van Passé aangemerkt, omdat ze op voldoende afstand staan. Op de grond waar nu de bomen staan zal een vierbaansweg worden aangelegd met op- en afritten en de genoemde viaducten. De provincie zou dit ten onrechte beter achten voor de ecologische waarde van de rand. Appellante heeft Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten verzocht maatregelen te nemen ter beperking van de overlast van de RijnlandRoute voor Vlieland en de Oostvlietpolder (zie: bijlage 3 en 4 bij het beroep). In het rapport "RijnlandRoute Inpassingsvisie en Landschapsplan" staan volgens appellante onjuistheden. Zo bestaat er bijvoorbeeld geen beheerplan voor Vlieland, op grond waarvan de bomen mogen worden gekapt.

Reactie:

Ten behoeve van de realisatie van de RijnlandRoute (knooppunt Hofvliet) worden hoge populieren in het noordoosten van Vlietland langs de Hofvlietweg en wilgen langs de A4 gekapt. Deze bomen worden derhalve niet gekapt in het kader van de windvang van de Molen Zelden van Passe. Overigens leidt de kap van deze bomen, voor zover gelegen binnen de molenbiotoop van de Molen Zelden van Passe wel tot een betere windvang van deze molen.

Op de overgang tussen Vlietland en de Oostvlietpolder (ten noorden van Vlietland) worden de hoge bomen vervangen door een mantelzoomvegetatie (gelaagdheid in struiken en bomen) met een natuurlijke uitstraling. Deze dichte zoombeplanting is een

maatregel om het zicht op de RijnlandRoute vanuit het recreatiegebied Vlietland te ontnemen. Op de windvang van de Molen Zelden van Passe heeft deze kap, voor zover deze plaatsvindt buiten de molenbiotoop, geen effect.

In het landschapsplan wordt gesteld dat de zoomrand (tussen Vlietland en de Oostvlietpolder) past binnen de kwalitatieve en ecologische doelstelling van het beheerplan van Vlietland.

Verwezen wordt naar blz. 123 van het rapport Inpassingsvisie en Landschapsplan, 14 november 2014, MTD Landschapsarchitecten

Het Beheerplan Recreatiegebied Vlietland (opgesteld door Oranjewoud in opdracht van de Provincie Zuid-Holland, 23 juli 2013) streeft een kwaliteitsverbetering na, waar deze maatregel bij aansluit. Op grond van het beheerplan mogen, als onderdeel van de omvorming van het bosareaal in Vlietland, ook de hoge populieren aan de rand van Vlietland worden vervangen door lagere bosschades, zoals de mantelzoomvegetatie.

- 29.4 Door de aan te leggen "mantelzoomvegetatie" op de overgang tussen Vlietland en de Oostvlietpolder op de gronden waarvoor een erfpachtovereenkomst is aangegaan met appellante, kan appellante deze gronden niet meer gebruiken en zal zij schade lijden. Bovendien zal de aanleg van deze mantelzoomvegetatie leiden tot nog meer overlast voor appellante door verkeerslawaaai, lelijk uitzicht, stank, fijnstof en lichthinder.

Reactie:

De landschappelijke inpassing van de RijnlandRoute, meer in het bijzonder de A4 en het knooppunt Hofvliet is uitvoerig beschreven in het landschapsplan dat bijlage is bij het Tracébesluit A4.

Zie Inpassingsvisie en Landschapsplan RijnlandRoute (bijlage 9 bij de Tracébesluiten), blz. 74-81 en 120-127.

Het landschapsplan vormt de basis voor het nog op te stellen Esthetisch Programma van Eisen, dat onderdeel uitmaakt van de aanbesteding van het project en het contract met de aannemer. Het landschapsplan is tot stand gekomen na zorgvuldig onderzoek naar de ruimtelijke kwaliteit en landschappelijke inpassing van de RijnlandRoute. Bij het onderzoek zijn omwonenden en de betrokken gemeenten betrokken, ook de gemeente Leidschendam-Voorburg. De resulterende inpassingmaatregelen worden in de regels en op de verbeelding/tracékaarten van de bestreden besluiten mogelijk gemaakt. Verweerders zijn van mening dat de RijnlandRoute, de A4 en het knooppunt Hofvliet met deze maatregelen, die het resultaat zijn van een zorgvuldig ontwerpproces, zo goed als mogelijk in de omliggende landschappen worden ingepast.

Bij het opstellen van de Inpassingsvisie en Landschapsplan zijn onder andere het Landschapsontwikkelingsplan Duin, Horst & Weide (opgesteld in opdracht van de gemeenten Wassenaar, Leidschendam-Voorburg en Voorschoten) en het toetsingskader Oostvlietpolder (opgesteld door de gemeenteraad van Leiden) meegenomen.

Ten aanzien van de stelling van appellante dat aanleg van de mantelzoomvegetatie zal leiden tot nog meer overlast, merken verweerders op dat de dichte zoombeplanting een maatregel is om het zicht vanuit het recreatiegebied Vlietland op de RijnlandRoute te ontnemen. De bestaande hoge populieren langs de betreffende rand dragen niet bij aan afscherming van het recreatiegebied. De maatregel is dus overlast beperkend, in tegenstelling tot wat appellante beweert.

- 29.5 De provincie heeft ten onrechte het langer maken van de tunnel in de Oostvlietpolder met circa 80 meter gepresenteerd als een inpassingsmaatregel ten behoeve van de Oostvlietpolder en Vlietland. Appellante meent dat dit juist noodzakelijk is om verzakking van huizen aan de Vlietweg tegen te gaan. Gedeputeerde Staten zouden dit zelf erkend hebben.

Reactie:

Het gekozen tracé van de RijnlandRoute is de uitkomst van een langdurig en zorgvuldig besluitvormingsproces. In de ruimtelijke planvorming heeft dit geleid tot een aantal optimalisaties. Een van deze optimalisaties betreft het verlengen van de boortunnel in de richting van de A4. Dit heeft geleid tot het in het Inpassingsplan en de Tracébesluiten A4 en A44 opgenomen ontwerp.

Zie verder de Inleiding van dit verweerschrift onder paragraaf 2.

- 29.6 Appellante merkt op dat het van groot belang is dat tenminste 1 viaduct wordt vervangen door een onderdoorgang. Ook voldoen de aan te leggen aarden wallen van 1,60 meter hoog niet volgens appellante.

Reactie:

Wat betreft de ondertunneling wordt het volgende opgemerkt. Verweerders hebben onderzocht of de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 bij knooppunt Hofvliet onder de A4 gebracht kan worden. Het is technisch zeer ingrijpend om de fly-overs te vervangen door twee ondergrondse verbindingswegen. Daarvoor zou erg diep gegraven moeten worden, aangezien deze twee verbindingswegen onder elkaar komen te liggen. Eén fly-over onder de grond is op zich technisch wel haalbaar, maar dat neemt het punt van de openheid maar ten dele weg. Het vervangen van één fly-over door een tunnel bleek bovendien financieel niet haalbaar. De kosten van een

ondergrondse aansluiting zijn substantieel hoger dan de voorziene variant met flyovers over de A4. De aanzienlijk hogere kosten van een aansluiting onder de A4 door staan niet in verhouding tot de beperkte voordelen daarvan. Verweerders zijn van mening dat zij daarin een alleszins redelijke afweging hebben gemaakt. Het bevoegd gezag heeft ingevolge de rechtspraak van uw Afdeling bij de vaststelling van een ruimtelijk plan dan wel een tracébesluit overigens een ruime mate van beleidsvrijheid bij de afweging van de aan de orde zijnde belangen en de voor- en nadelen van alternatieven.

Zie bijvoorbeeld:

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

De stelling van appellante dat de aarden wallen van 1,60 m hoog niet voldoen, kan niet worden gevolgd. Er is ter plaatse geen sprake van aarden wallen. Appellante doelt op de afwerking aan de buitenzijde van rand van de verdiepte ligging. Deze wordt vanuit een goede landschappelijke inpassing aan de buitenkant voorzien van een talud. Dat de rand uitsteekt boven het maaiveld heeft overigens uiteraard wel een gunstig effect op de uitstraling van geluid naar de omgeving.

- 29.7 Appellante stelt dat de RijnlandRoute dichter tegen Vlietland aan komt te lopen dan oorspronkelijk het plan was. Ook zou een fietspad langs de ontsluitingsweg voor Vlietland en een onderdoorgang van het oostelijke fietspad in Vlietland niet voldoende zijn geborgd.

Reactie:

Het gekozen tracé van de RijnlandRoute is de uitkomst van een langdurig en zorgvuldig besluitvormingsproces. In de ruimtelijke planvorming heeft dit geleid tot een aantal optimalisaties. Dit heeft geleid tot de keuze voor de variant van het in het Inpassingsplan en de Tracébesluiten A4 en A44 opgenomen ontwerp.

Zie verder de Inleiding van dit verweerschrift onder paragraaf 2.

Ten aanzien van de stelling dat een fietspad langs de ontsluitingsweg voor Vlietland en een onderdoorgang van het oostelijk fietspad in Vlietland niet voldoende zijn geborgd, wordt opgemerkt dat dit niet correct is. In het Tracébesluit A4 is het vrijliggend fietspad naast de Hofvlietweg ingetekend op de kaart. In het Inpassingsplan is bij de begrenzing uitgegaan van een vrijliggend fietspad. Het fietspad is niet voorzien als

onderdoorgang maar loopt parallel aan de Hofvlietweg langs het tunnelgebouw naar het recreatieterrein. Dit is ook te zien in het Landschapsplan.

Zie Inpassingsvisie en Landschapsplan RijnlandRoute (bijlage 9 bij de Tracébesluiten), blz. 119, kaart.

- 29.8 Door appellante wordt erop gewezen dat de door Provinciale Staten aangenomen motie 449 nog niet is ingevuld.

Reactie:

Motie 449 heeft betrekking op in het kader van de aanleg van de RijnlandRoute te nemen inpassingsmaatregelen. Voor wat betreft de te nemen inpassingsmaatregelen wordt verwezen naar het hierboven onder 29.4 gestelde.

Of Provinciale Staten bij het nemen van het besluit wel of niet (volledig) invulling hebben gegeven aan deze motie is geen vraag die in het kader van dit beroep ter beoordeling staat.

- 29.9 De door appellante voorgestelde maatregelen, ten behoeve van – onder meer – de aanleg van geluidwerende voorzieningen, zijn niet opgenomen c.q. opgevolgd in het Inpassingsplan.

Reactie:

Verweerders merken in de eerste plaats op dat recreatiegebieden en recreatiewoningen niet vallen onder geluidgevoelige gebieden of geluidgevoelige objecten. Vanuit een goede ruimtelijke ordening is wel geluidonderzoek uitgevoerd ter plaatse van het recreatiegebied.

Uit de onderzoeken bij het Tracébesluit blijkt dat het geluidniveau in het recreatiegebied Vlietland lager wordt en alleen direct langs de A4 zeer beperkt stijgt. De geluidsbelasting wordt vanwege de RijnlandRoute bij de voorziene recreatiewoningen niet hoger dan de (reeds geldende) geluidsbelasting bij de huidige geluidsproductieplafonds.

Zie bijlage A, blz. 15 van het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A4 RijnlandRoute, deelrapport specifiek (BP Vlietlanden nr. 4-25).
Zie ook bijlage B, blz. 5 van het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A4 RijnlandRoute, deelrapport specifiek (BP Vlietlanden nr. 1-21).

Er is alleen een toename van geluidsbelasting op een enkele locatie aan de rand bij de Rijksweg A4. Deze toename bedraagt maximaal 1 dB op 150 m afstand van de A4 en is aanwezig op een parkeerterrein.

Het recreatiegebied Vlietland wordt ook beoordeeld in het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A4 RijnlandRoute, deelrapport specifiek, tabel 6 en blz. 21 t/m 23.

Door het treffen van een bronmaatregel, namelijk wegdektype dunne deklagen type B op het rijkswegendeel, wordt de voorkeurswaarde niet overschreden.

Zie artikel 6 Tracébesluit A4

Om die reden zijn bij de A4 geen aanvullende voorzieningen zoals bijvoorbeeld geluidschermen noodzakelijk.

Voor NO₂ blijkt uit het uitgevoerde onderzoek dat de NO₂ concentratie buiten de 22 ug NO₂/m³ contour valt en daarmee ruim onder de wettelijke grenswaarde (per 1 januari 2015) van 40 ug/m³ ligt. Voor PM₁₀ geldt dat de concentratie lager is dan 24 ug/m³ en daarmee ruim onder de wettelijke grenswaarde van 40 ug/m³ ligt.

- 29.10 Appellante merkt op dat het PIP, het OPIP en het ontwerpbesluit hogere grenswaarden RijnlandRoute enkele duizenden pagina's omvatten. De documenten hadden daarom digitaal beschikbaar gesteld moeten worden, dit is wekenlang niet gebeurd. De termijn van zes weken voor het indienen van zienswijzen zou pas moeten gaan lopen op het moment dat alle documenten digitaal beschikbaar waren. Appellante stelt dat de stukken pas vanaf 3 april 2014 beschikbaar waren, waarmee is verzuimd de wettelijk voorgeschreven procedure op de juiste wijze toe te passen.

Reactie:

Het Inpassingsplan, het ontwerp-Inpassingsplan en het ontwerpbesluit hogere grenswaarden (en ook de Tracébesluiten en de ontwerp-Tracébesluiten) hebben overeenkomstig de geldende regelgeving op diverse locaties fysiek ter inzage gelegen. Zij konden voorts via diverse digitale kanalen worden geraadpleegd. Overigens zijn de relevante documenten steeds via de website www.ruimtelijkeplannen.nl beschikbaar geweest. Daarmee is voldaan aan het vereiste dat de stukken digitaal raadpleegbaar moesten zijn. Er bestaat overigens geen rechtsregel die zegt dat de termijn van 6 weken pas mag ingaan op het moment dat alle documenten digitaal beschikbaar zijn.

- 29.11 Volgens appellante is de begrenzing van het plangebied in de Oostvlietpolder en Vlietland onvoldoende duidelijk. Dit geldt in het bijzonder voor de zuidelijke grens van het plangebied. De effecten van het plan zijn daarmee onduidelijk.

Reactie:

De grens van het plangebied is duidelijk vastgelegd. Provinciale Staten verwijzen naar de plankaart behorende bij het Inpassingsplan. Appellante geeft overigens niet aan waarom de begrenzing van het plangebied volgens haar niet duidelijk is.

- 29.12 Het MER is volgens appellante onvolledig, omdat pas ruim na het opstellen van het MER bekend is geworden welk tracé de RijnlandRoute door de Oostvlietpolder en Vlietland gaat volgen en er nadien in de MER Tweede Fase en de aanvullingen onvoldoende onderzocht is wat de milieu effecten zijn op Vlietland en de aldaar aanwezige en mogelijke voorzieningen en exploitaties. Appellante ziet nieuwe feiten gelégen in het opschuiven van de A4 en van de Hofvlietweg, de vormgeving van de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4, de inrichting van een tunnelwerkterrein tegen Vlietland aan, de realisatie van het natuurgebied 't Vogelhoff, een klimpark in Vlietland en een waterspeelpark in Vlietland. Appellante herhaalt haar bezwaren tegen de MER Tweede Fase, het Voorontwerp Inpassingsplan en de aanvullingen daarop, omdat appellante deze onvoldoende beantwoord acht.

Reactie:

Met betrekking tot de procedure van de m.e.r. en hoe is omgegaan met de ontwerp optimalisaties, die zijn doorgevoerd na de MER 2^e fase verwijzen verweerders naar de Inleiding bij dit verweerschrift, onder paragraaf 3. Met betrekking tot de keuze van het voorkeursalternatief verwijzen verweerders naar de Inleiding bij dit verweerschrift onder paragraaf 2..

Verweerders menen dat voldoende is onderzocht wat de milieueffecten zijn op Vlietland.

- 29.13 Appellante stelt dat de negatieve effecten van de aanleg van de RijnlandRoute groter zijn dan onderzocht. Appellante is het niet eens met de uitgangspunten van het MER, de bijlagen en de aanvullingen daarop.

Reactie:

Met betrekking tot de procedure van de m.e.r. en hoe is omgegaan met de ontwerp optimalisaties, die zijn doorgevoerd na de MER 2^e fase, verwijzen verweerders naar de Inleiding bij dit verweerschrift onder paragraaf 3.

Verweerders bestrijden dat de effecten van de aanleg van de RijnlandRoute groter zijn dan onderzocht. Appellante motiveert haar stelling overigens niet zodat onduidelijk is op grond waarvan appellante van mening is dat de effecten groter zijn dan onderzocht.

- 29.14 Appellante stelt dat ten aanzien van natuur en landschap niet voldaan is aan het 'nee, tenzij' regime, nu er reële alternatieven zijn voor de aanleg van de RijnlandRoute die de huidige problemen in belangrijke mate - zo niet geheel - kunnen oplossen.

Reactie:

Het provinciaal ruimtelijk beleid voor de EHS is gericht op het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied. De bescherming van deze waarden vindt plaats door toepassing van een specifiek afwegingskader: het zogenaamde "nee, tenzij"- regime. Dat betekent dat nieuwe plannen en projecten niet zijn toegestaan als deze een significant negatief effect hebben op de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied, tenzij daarmee een groot openbaar belang gediend is en er geen reële alternatieven voorhanden zijn. In dat geval moet de schade zoveel mogelijk beperkt worden door het treffen van mitigerende maatregelen en moet de resterende schade gecompenseerd worden. Hiervoor is een ontheffing van Gedeputeerde Staten vereist.

Binnen het plangebied van de RijnlandRoute is geen gerealiseerde EHS aanwezig. Het in artikel 5 van de Verordening Ruimte 2014 neergelegde "nee, tenzij"- regime verzet zich niet tegen aanleg van de RijnlandRoute.

Wel ligt er vanuit provinciaal beleid een wens voor het ontwikkelen van twee ecologische verbindingzones: door de Oostvlietpolder en bij knooppunt Ommedijk langs het voormalig vliegveld Valkenburg naar de Papenwegse polder.

Zie kaart 3 bij de Verordening Ruimte 2014.

Gelet op artikel 5, tweede lid, Verordening Ruimte 2014 mogen nieuwe bestemmingen de instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van deze door de provincie gewenste ecologische verbindingzones niet significant beperken.

In het kader van het project wordt rekening gehouden met de realisatie van de ecologische verbindingzones in de toekomst. Zo wordt langs het tracé in het zuiden van de Oostvlietpolder een brede watergang met een natuurvriendelijke oever aangelegd. Ook de verbreding van de Europaweg leidt niet tot een negatief effect op de wezenlijke waarden en kenmerken voor de gewenste ecologische verbindingzone door de Oostvlietpolder, doordat ontsnipperende maatregelen worden genomen. Er wordt een verbrede duiker met looprichels voor kleine fauna gerealiseerd. Bij het knooppunt Ommedijk wordt een ecoduct en ecopassage onder de A44 aangelegd. Hiermee wordt barrierewerking verminderd en de ecologische passage van de duinen naar de polder voor met name kleine zoogdieren gefaciliteerd.

Gelet op het vorenstaande leidt de RijnlandRoute niet tot een significante beperking van de wezenlijke kenmerken en waarden van de gewenste toekomstige ecologische verbindingzones door de Oostvlietpolder en bij knooppunt Ommedijk.

- 29.15 Appellante meent dat er geen sprake is van het zoveel mogelijk beperken van negatieve effecten. De door de provincie voorgestelde maatregelen zijn volgens appellante niet bedoeld als beperkende maatregelen. De verlenging van de tunnel in de Oostvlietpolder is alleen bedoeld om schade aan de bebouwing langs de Vlietweg en lekkage aan de tunnel te voorkomen. Het voorzien van de kanteldijk van aarden wallen is ook geen milieumaatregel, omdat zij slechts anderhalve meter hoog zijn en slechts voor een deel tussen de RijnlandRoute en Vlietland liggen, waardoor Vlietland niet wordt afgeschermd van de enorme overlast die de RijnlandRoute en de aansluiting op de A4 zullen veroorzaken. De 11,5 meter hoge viaducten van de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 worden in de huidige plannen op geen enkele manier aan het zicht onttrokken en er worden geen geluidswerende maatregelen getroffen. Vergelijkbare negatieve effecten gelden voor het tunnelwerkterrein dat tegen Vlietland wordt ingericht en waarop gedurende de aanleg van de tunnel minstens vier jaar lang gewerkt wordt en vrachtwagens af en aan rijden. Ook dat werkterrein wordt op geen enkele wijze afgeschermd.

Reactie:

De besluiten zijn de uitkomst van een langdurig en zorgvuldig besluitvormingsproces. In de ruimtelijke planvorming heeft dit geleid tot een aantal optimalisaties. Het verlengen van de boortunnel geschiedt om voldoende diepgang onder de Vliet te garanderen en is ook gunstig voor de inpassing in de Oostvlietpolder. De tunnelwanden worden aan de buitenkant voorzien van een talud, waarmee de tunnel beter landschappelijk wordt ingepast.

Bij het ontwerp van het knooppunt Hofvliet op de A4 is rekening gehouden met de waarden van het omliggende landschap. Het knooppunt Hofvliet wordt daarom zo compact mogelijk aangelegd. Kunstwerken krijgen geen overheersende 'high-tech'-achtige vormgeving, maar een vormgeving die aansluit op de omgevingskenmerken: licht, lucht, ruimte en zichtlijnen. De taluds krijgen een groene, natuurlijke uitstraling en er wordt verlichting toegepast die verstrooiing voorkomt. De plaatsing van wegmeubilair, zoals portalen, wordt in samenhang met het omliggende landschap bepaald. Geluidschermen of- wallen zijn door de afstand tot woonbebouwing en het geluidreducerende wegdek op de verbindingbogen en de A4 niet noodzakelijk.

Zie Tracébesluit, blz. 49 en 50.

Zie 'Inpassingsvisie en Landschapsplan RijnlandRoute' (bijlage 9 bij de Tracébesluiten), blz. 120-127.

Voor wat betreft de door appellante gestelde effecten van het tunnelwerkterrein merken verweerders op dat dit een uitvoeringskwestie betreft.

Verweerders delen derhalve niet de mening van appellante dat er geen sprake is van het zoveel mogelijk verkleinen van de effecten.

- 29.16 Landschappelijke inpassing van het 11,5 meter hoog knooppunt ontbreekt volgens appellante. De A4 grenst ter hoogte van onder meer de Oostvlietpolder aan Het Groene Hart en dit wegenknooppunt tast volgens appellante het open karakter van dit deel van het Groene Hart in ernstige mate aan. Daarnaast meent appellante dat dit viaduct de molenbiotoop schaadt.

Reactie:

Vooropgesteld dient te worden dat de argumenten rondom de landschapskwaliteiten en de molenbiotoop door appellante wordt aangewend ter onderbouwing van haar wens tot behoud van het vrije uitzicht op landelijk groen. Dergelijke argumenten strekken evenwel niet tot bescherming van die door appellante genoemde belangen zodat artikel 8:69a Awb aan vernietiging op deze beroepsgrond in de weg staat.

Voorts benadrukken verweerders dat volgens vaste jurisprudentie een blijvend recht op vrij uitzicht niet bestaat. Ook om die reden kan het betoog van appellanten niet slagen.

Vgl. AbRvS 25 februari 2015, 201406793/1/R6, r.o. 23.1 en AbRvS 18 februari 2015, 201308323/1/R2 en 201407752/1/R2, r.o. 12.2.

Overigens geldt dat het knooppunt Hofvliet juist zoveel mogelijk in het landschap wordt ingepast.

Zie 'Inpassingsvisie en Landschapsplan RijnlandRoute' (bijlage 9 bij de Tracébesluiten), blz. 120-127.

Bij het ontwerp van knooppunt Hofvliet is rekening gehouden met de landschappelijke kwaliteiten door de knoop zo compact mogelijk te ontwerpen om zo zoveel mogelijk open polder te behouden. De meest waardevolle cultuurhistorische en landschappelijke elementen, de molen Zelden van Passe en de Meerburgerwatering, blijven intact. Het Groene Hart wordt in de huidige situatie ook begrensd door de A4 met verschillende kunstwerken op regelmatige afstand. Daardoor heeft de toevoeging van de kunstwerken van knooppunt Hofvliet relatief weinig negatief effect op de horizon van het Groene Hart.

De fly-overs zullen waarschijnlijk een negatief effect hebben op de windvang van de Molen Zelden van Passe. Door kap van bomen binnen het molenbiotoop wordt de windvang beter en een negatief effect van de RijnlandRoute (deels) gemitigeerd.

Op basis van aantasting van het molenbiotoop zal financiële compensatie plaatsvinden volgens de compensatieregeling zoals die door Gedeputeerde Staten is vastgesteld in

oktober 2014. Hiermee worden de eventueel verhoogde instandhoudingskosten van de molen gedekt.

- 29.17 Appellante merkt op dat langs de Hofvlietweg een vrij liggend fietspad loopt, dat wordt vervangen door een fietspad langs een drukke RijnlandRoute. Dit maakt het fietspad onaantrekkelijk.

Reactie:

Aan de noordzijde van de aangepaste Hofvlietweg komt een vrijliggend fietspad te liggen. Het fietspad loopt ter hoogte van km 35,7 richting leiden over het Vogelhoff. Vanaf de Hofweg sluit de fietsverbinding via de fietstunnel onder de A4 op het fietspad langs de Hofvlietweg aan. Daarmee blijft de bestaande fietsverbinding behouden. Het huidige fietspad langs de Hofvlietweg loopt overigens (deels) vlak langs de A4. In de huidige situatie ligt het fietspad tussen de Hofvlietweg en de A4. In de toekomstige situatie wordt het vrijliggende fietspad aan de polderzijde van de Hofvlietweg gepositioneerd. Daarmee is het fietspad in die zin attractiever dan in de huidige situatie.

- 29.18 Door de aanleg van de RijnlandRoute worden de recreatieve waarden van het recreatiegebied Vlietland op onaantvaardbare wijze aangetast, hetgeen een schade veroorzaakt. De provincie Zuid-Holland weigert tot nu toe ook maatregelen te nemen om de aantasting van de natuurlijke en recreatieve waarden van Vlietland, de Oostvlietpolder en de verbindingen hiertussen, enigszins te beperken. Ook neemt de rijtijd van de A4 naar recreatiegebied Vlietland toe.

Reactie:

De RijnlandRoute wordt ter hoogte van het recreatiegebied Vlietland zoveel mogelijk ingepast in de omgeving. De landschappelijke inpassing van de RijnlandRoute, meer in het bijzonder de A4 en het knooppunt Hofvliet is uitvoerig beschreven in het landschapsplan dat bijlage is bij het Tracébesluit A4.

Zie 'Inpassingsvisie en Landschapsplan RijnlandRoute' (bijlage 9 bij de Tracébesluiten), blz. 74-81 en 120-127.

Op de overgang tussen Vlietland en de Oostvlietpolder worden de hoge bomen vervangen door een mantelzoomvegetatie (gelaagdheid in struiken en bomen) met een natuurlijke uitstraling. Deze dichte zoombeplanting is een maatregel om het zicht op de RijnlandRoute vanuit het recreatiegebied Vlietland ontnemen.

De tunnelwand van de RijnlandRoute is iets verhoogd ten opzichte van maaiveld. Daardoor heeft de tunnelwand behalve een waterkerende functie ook een

geluidwerende functie. Geluidwerende voorzieningen boven maaiveld zijn op dit tracédeel niet nodig. De openheid van de polder blijft daarmee behouden.

Anders dan appellante meent, is derhalve geen sprake van onaanvaardbare aantasting van de recreatieve waarden van het recreatiegebied Vlietland. Opgemerkt wordt nog dat appellante niet duidelijk maakt op grond waarvan sprake is van een onaanvaardbare aantasting van de recreatieve waarden van het recreatiegebied Vlietland.

De rijtijd van de A4 naar het recreatiegebied Vlietland neemt inderdaad toe. Het gaat echter om een zeer beperkte, verwaarloosbare toename. Deze toename is dermate klein, dat deze op zichzelf geen reden is om niet te besluiten tot aanleg van de RijnlandRoute.

- 29.19 Appellante stelt dat de leefbaarheid van de verblijfsrecreatieve voorzieningen in Vlietland aanmerkelijk zal verslechteren. Dit zal grote schade toebrengen aan de rentabiliteit van de geplande 223 recreatiewoningen in Vlietland. Appellante stelt voorts dat de recreatieve woningen helemaal niet gebouwd kunnen worden als er geen effectieve maatregelen worden genomen om de overlast door de RijnlandRoute te beperken.

Reactie:

Anders dan appellante meent, zijn de effecten op de verblijfsrecreatieve voorzieningen beperkt. Uit de onderzoeken bij het Tracébesluit A4 blijkt dat het geluidniveau in het recreatiegebied Vlietland lager wordt en alleen direct langs de A4 zeer beperkt stijgt. De geluidsbelasting wordt vanwege de RijnlandRoute bij de voorziene recreatiewoningen niet hoger dan de (reeds geldende) geluidsbelasting bij de huidige geluidsproductieplafonds.

Zie Akoestisch onderzoek Tracébesluit A4 RijnlandRoute, deelrapport specifiek, bijlage A, blz. 15 (BP Vlietlanden nr. 4-25).

Zie ook Akoestisch onderzoek Tracébesluit A4 RijnlandRoute, deelrapport specifiek, bijlage B, blz. 5 (BP Vlietlanden nr. 1-21).

Er is alleen een toename van geluidsbelasting op een enkele locatie aan de rand bij de Rijksweg A4. Deze toename bedraagt maximaal 1 dB op 150 m afstand van de A4 en is aanwezig op een parkeerterrein. Het recreatiegebied Vlietland wordt ook beoordeeld in het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A4 RijnlandRoute, deelrapport specifiek, tabel 6 en blz. 21 t/m 23.

Uit de akoestische berekeningen voor het Inpassingsplan blijkt dat het toekomstige geluidniveau in het recreatiegebied 48 dB of lager is. Bij berekeningen voor

woningbouw is dit conform de geldende wetgeving de voorkeursgrenswaarde waarbij geen nader onderzoek nodig is of maatregelen nodig zijn.

Voor NO₂ blijkt uit het uitgevoerde onderzoek dat de NO₂ concentratie buiten de 22 ug/m³ NO₂ contour valt en daarmee ruim onder de wettelijke grenswaarde (per 1 januari 2015) van 40 ug/m³ ligt. Voor PM₁₀ geldt dat de concentratie lager is dan 24 ug/m³ en daarmee ruim onder de wettelijke grenswaarde van 40 ug/m³ ligt.

Overigens zijn meerdere maatregelen getroffen om emissies te beperken. Dat geldt bijvoorbeeld voor het realiseren van een lange geboorde tunnel, verdiepte ligging, het realiseren van geluidarm asfalt op de A44 en de A4, de verbindingbogen tussen de nieuwe verbindingsweg en beide snelwegen en het treffen van geluidwerende voorzieningen langs de A44.

Indien appellante meent schade te lijden, kan zij een verzoek tot nadeelcompensatie of planschade indienen.

- 29.20 De gevolgen voor de luchtkwaliteit van de RijnlandRoute zijn onvoldoende onderzocht volgens appellante. Omdat de effecten van een plan als dit niet ophouden aan de grens van het plangebied, had ook onderzocht moeten worden wat de gevolgen voor de luchtkwaliteit zijn voor aangrenzende gebieden zoals Vlietland. Verder meent appellante dat de ter zake ter visie gelegde documenten en de daarin voorkomende onderzoekgegevens en de conclusies (en de aanvullingen daarop) ten onrechte concluderen dat de luchtkwaliteit in het noordoosten van Vlietland zal blijven voldoen aan de regels. Volgens de door appellante geraadpleegde deskundigen zal de luchtkwaliteit in Vlietland als gevolg van de RijnlandRoute zodanig verslechteren dat niet voldaan zal worden aan de wetgeving, jurisprudentie en verder verplicht in acht te nemen regels.

Reactie:

Ten aanzien van de gevolgen van het Inpassingsplan voor de luchtkwaliteit wordt vooropgesteld dat de RijnlandRoute is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Op basis daarvan wordt geborgd dat van overschrijding van grenswaarden op het punt van luchtkwaliteit geen sprake is. Ingevolge artikel 5.16, derde lid, Wm vindt daarom geen afzonderlijke toets plaats aan de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden. Het NSL zorgt ervoor dat overal in Nederland aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan, ook ter plaatse van de woning van appellanten.

Zie 6^e NSL Melding 2014, projectnummers 2002, 2003, 2004, 2004a en 2004b.

Na het doen van de NSL melding, is evenwel besloten om de boortunnel te verlengen. Om die reden is specifiek bij de tunnelmonden aanvullend onderzoek uitgevoerd.

Zie de Achtergrondnotitie luchtkwaliteit d.d. 9 september 2014 (bijlage 6 bij de toelichting op het Inpassingsplan).

Daaruit volgt dat er in de plansituatie (2020) nergens op de wettelijke beoordelingspunten een overschrijding van de grenswaarden van de relevante luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en ultrafijnstof (PM_{2,5}) optreedt. Ter hoogte van de tunnelmonden is wel sprake van een concentratie NO₂ die boven de grenswaarde van 40 µg/m³ ligt, maar hier is geen sprake van een wettelijk toetspunt. Er is namelijk geen sprake van functies waar mensen langdurig verblijven. De mogelijke korte blootstelling is niet significant in relatie tot de middelingstijd van 1 jaar die geldt voor de jaargemiddelde concentratie NO₂. Uit het blootstellingscriterium van artikel 22, lid 1, onder a, j^o artikel 65 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 volgt dat er daarom geen toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt.

Ingevolge vaste jurisprudentie geldt dat indien wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit, daarmee ook het belang van de volksgezondheid is geborgd.

Zie: AbRvS 10 juli 2013, 201209433/1 en AbRvS 13 maart 2013, 201208110/1/R3, r.o. 28.3.

- 29.21 Appellante stelt dat de RijnlandRoute niet zonder goede geluidwerende inpassingsmaatregelen ten behoeve van Vlietland mag worden aangelegd. Deze ontbreken volgens appellante echter in het Inpassingsplan. Ook is het volgens appellante aannemelijk dat het wettelijke onderscheid tussen recreatieve en permanente bewoningen in het kader van de eenwording van Europa spoedig verdwijnt. Appellant vindt het redelijk om te verlangen dat er ten behoeve van recreatiewoningen als beoogd in Vlietland geluidwerende voorzieningen worden gerealiseerd als ware het woningen waarin permanent gewoond mag worden.

Reactie:

Er is onderzoek gedaan naar de geluidsaspecten. Uit dit onderzoek is gebleken dat ten gevolge van het verkeer over de nieuwe verbindingsweg tussen de A4 en de A44 (daar waar de weg langs het door appellante geëxploiteerde recreatiegebied loopt) de voorkeursgrenswaarde van 48 dB beperkt wordt overschreden. Door het treffen van een bronmaatregel, namelijk wegdektype dunne deklagen type B op het rijkswegendeel, wordt de voorkeurswaarde niet overschreden. Om die reden zijn geen aanvullende voorzieningen noodzakelijk. Overigens zijn recreatiewoningen niet

aangewezen als geluidsgevoelige gebouwen in de zin van artikel 1.2 lid 1 en 3 van het Besluit geluidhinder.

- 29.22 Appellante stelt dat uit de kosten en baten analyse inzake de aanleg en het gebruik van de RijnlandRoute blijkt dat deze per saldo negatief is. Het zou in het belang van Nederland en Zuid-Holland zijn om andere maatregelen te nemen die minder duur zijn en toch effectief.

Reactie:

In overleg met het Rijk en de regio is gekomen tot afspraken over de bijdragen van de betrokken partijen aan de realisatie van de RijnlandRoute. Daarmee is het project economisch uitvoerbaar.

Het gekozen tracé van de RijnlandRoute is de uitkomst van een langdurig en zorgvuldig besluitvormingsproces. Bij die afweging zijn ook de kosten van het project betrokken.

- 29.23 Appellante verzoekt om vergoeding van de schade als gevolg van de keuze voor een tracé van de RijnlandRoute. Het betreft schade aan de 18 exploitaties die er nu zijn in Vlietland en schade als gevolg van het niet of in het beste geval in een hele andere - veel minder rendabele- vorm kunnen realiseren en exploiteren van 21 nieuwe exploitaties ter waarde van circa 100 miljoen Euro. Er is de betreffende bestuurders en ambtenaren onlangs nog meegedeeld dat bij het bepalen van de voornoemde schade onder meer (maar niet uitsluitend) rekening dient te worden gehouden met het navolgende:
- 1) 28 jaar werk van appellante en de door haar ingeschakelde deskundigen aan het ontwikkelen van nieuwe voorzieningen en het verkrijgen van goedkeuring daarvoor van Gemeenten, de Provincie, het Rijk, de Tweede Kamer en andere instanties (als het Hoogheemraadschap, de brandweer, de Gasunie, Rijkswaterstaat etc.). De toe te rekenen kosten hiervan tezamen met voor de nieuwe exploitaties aangegane financiële verplichtingen bedragen naar onze voorlopige begroting circa 15 miljoen Euro.
 - 2) Het exclusieve recht van ontwikkeling en exploitatie van Vlietland dat ernstig is aangetast in waarde. Dit recht heeft onbepaalde duur.
 - 3) Contracten die inmiddels zijn gesloten voor de duur van 100 jaar en die nu verbroken moeten worden en/of ingrijpend gewijzigd moeten worden.
 - 4) Exploitatiemogelijkheden die voorzien zijn in deze contracten voor de duur van 100 jaar die niet of slechts gedeeltelijk gerealiseerd kunnen worden.
 - 5) Realisering van 223 recreatiewoningen en andere exploitaties die in het geding zijn.
 - 6) Geplande investeringen ter waarde van circa 100 miljoen Euro, concreet gepland en overeengekomen met de overheid - met daarmee corresponderende winstverwachtingen die niet of slechts gedeeltelijk door kunnen gaan;
 - 7) Exploitatie en winstpotentie die grotendeels niet meer realiseerbaar zijn en dat gedurende 100 jaar (met recht op verlenging).

Appellante zal een deskundig bureau vragen om de exacte schade te bepalen en daarover te rapporteren. Tot nu toe zou de provincie verzoeken om overleg te voeren hebben afgewezen.

Appellante stelt dat GS zich niet aan de gemaakte afspraken houdt, waaronder de afspraken met PZH die zijn vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten, ten aanzien van de op kosten van GS aan te leggen geluidwerende voorzieningen langs de A4 ter hoogte van Vlietland en de Vogelplas Starrevaart. Van de afspraken ziet appellante niets terug in de besluitvorming.

Reactie:

De Provincie heeft bij akte van 19 juni 1986 een perceel ter grootte van 11 hectare aan appellante in erfpacht uitgegeven. Nadien zijn diverse andere delen van Vlietland door de Provincie aan appellante in erfpacht of huur uitgegeven, waarop door of vanwege appellante diverse recreatieve voorzieningen zijn gerealiseerd en worden geëxploiteerd. In 2006 hebben partijen een overeenkomst tot vestiging van een erfpachtrecht betreffende het recreatiegebied Vlietland gesloten ter zake van een complex grond en water van ca. 44 ha. Het te vestigen erfpachtrecht zou tevens de delen omvatten die appellante ingevolge reeds gesloten huurovereenkomsten in gebruik en exploitatie heeft. Tot op heden is het erfpachtrecht, om allerlei thans niet ter zake doende redenen, niet gevestigd. Appellante betaalt ook geen canon. Voor zover appellante er over klaagt dat zij als gevolg van de bestreden besluiten schade lijdt, merken verweerders op dat voor de aanleg van de RijnlandRoute slechts een klein stukje grond dat is begrepen in de overeenkomst tot vestiging van een erfpachtrecht is benodigd, namelijk het meest noordoostelijke puntje. Dit stukje grond is beplant met bomen.

De schade die als gevolg van het verlies van dit stukje bos door appellante wordt geleden, komt voor vergoeding in aanmerking. De provincie heeft inmiddels aan de SAOZ verzocht deze schade te begroten.

Voor de schade die appellante meent te lijden als gevolg van het gebruik van de RijnlandRoute, kan appellante een verzoek tot nadeelcompensatie dan wel planschade indienen. Een claim van dergelijke strekking is door appellante al bij de provincie neergelegd. Aan de SAOZ is inmiddels verzocht ook deze schade te begroten.

Overigens geldt dat de effecten van de RijnlandRoute op het recreatiegebied Vlietland zeer gering zijn en dientengevolge exploitatiemogelijkheden van appellante door de aanleg en inpassing van de RijnlandRoute naar het oordeel van verweerders niet of nauwelijks wijzigen.

De overige door appellante gestelde schade kan hoogstens gebaseerd zijn op tussen appellante en de provincie gemaakte privaatrechtelijke afspraken, welke aanspraken door de provincie overigens worden weersproken. Deze aanspraken vallen in ieder geval buiten het kader van de thans aan de orde zijnde besluitvorming.

Onjuist is overigens dat de provincie verzoeken tot het voeren van overleg heeft afgewezen. De provincie heeft aan appellante aangegeven dat zij bereid is om te praten over de door appellante geclaimde schade die voortvloeit uit de privaatrechtelijke afspraken. Appellante heeft het bestaan van deze schade overigens nooit aannemelijk gemaakt. Ook hier geldt dat dit aspect buiten het kader van deze procedure valt.

Voor wat betreft de door appellante gestelde afspraak dat op kosten van Gedeputeerde Staten geluidwerende voorzieningen zouden worden aangelegd langs de A4 ter hoogte van Vlietland en de Vogelplas Starrevaart en de stelling dat appellante van die afspraken niets terug ziet in de besluitvorming, het volgende.

In 2007 heeft de provincie besloten tot herinrichting/verondieping van de Meeslouwerplas (de plas ten zuiden van de Vlietlandplas en ten noorden van de Vogelplas Starrevaart). De opdracht voor de werkzaamheden is verleend aan BAM Wegen B.V. In het kader van dit project heeft de provincie een aantal afspraken gemaakt met appellante. Een van de afspraken is dat de provincie zal meewerken aan de aanleg van een geluidswal door BAM en Van Oord op de aan appellante in erfpacht uit te geven grond in het noordoosten langs de A4. Voorts is afgesproken dat de provincie zou bevorderen en ondersteunen dat geluidsschermen (tussen het recreatiegebied en de A4) zouden worden gerealiseerd, eveneens door BAM.

Anders dan appellante kennelijk meent, is geen sprake van een rechtens te honoreren toezegging dat geluidsschermen worden aangebracht op de (fly-over van de) RijnlandRoute. Zoals uit het hierboven onder 29.21 gestelde volgt, wordt als gevolg van de het verkeer over de nieuwe verbindingsweg tussen de A44 en de A4 de voorkeursgrenswaarde van 48 dB slechts beperkt overschreden. Door het treffen van een bronmaatregel, namelijk wegdektype dunne deklagen type B op het rijkswegendeel, wordt de voorkeurswaarde niet overschreden. Om die reden zijn geen aanvullende voorzieningen noodzakelijk.

- 29.24 Appellante stelt dat onvoldoende inzichtelijk is gemaakt of er door de aanleg van de RijnlandRoute schadelijke gevolgen voor de gezondheid optreden. De schadelijke gevolgen zijn naar verwachting veel groter dan uit de ter visie gelegde documenten blijkt.

Reactie:

Ten behoeve van het MER 2e Fase is een gezondheidseffectscreening (GES) opgesteld. In de GES wordt voor de gezondheidsrelevante milieuaspecten (geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid) het effect van de verschillende alternatieven voor de RijnlandRoute met elkaar vergeleken.

Zie:

Milieueffectrapport RijnlandRoute (2^e Fase), achtergrondrapport gezondheid 2.0 (bijlage 42 bij de Toelichting op het Inpassingsplan).

De GES is uitgevoerd conform de methodiek die daartoe door de GGD is ontwikkeld in 2006 en aangepast in 2010. Deze methodiek, die is beschreven in het handboek GES, vormt een middel om mogelijke gezondheidskundige knelpunten te signaleren. GES is uitdrukkelijk niet bedoeld om een gedetailleerd en absoluut oordeel te geven over gezondheidsrisico's binnen een bepaald gebied.

Zie:

Handboek GES, bladzijde 7.

Hiermee is in lijn dat in het GES niet concreet valt terug te vinden wat de gevolgen voor de gezondheid kunnen zijn in de nabijheid van de open bak en tunnelmond. Deze gevolgen zijn terug te vinden in de onderzoeken die in het kader van het Inpassingsplan zijn verricht naar geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

Uit deze onderzoeken blijkt dat voldaan wordt aan de wettelijke normen. Deze normen borgen tevens het belang van de volksgezondheid.

Zie:

- AbRvS 10 juli 2013, 201209433/1.

- AbRvS 13 maart 2013, 201208110/1/R3, r.o. 28.3.

Verweerders verwijzen ter zake van de verrichte onderzoeken naar geluid en luchtkwaliteit voorts naar hetgeen hierboven onder 29.9 staat vermeld.

Onjuist is dan ook dat de schadelijke gevolgen van de aanleg van de RijnlandRoute naar verwachting veel groter zijn dan uit de ter visie gelegde documenten blijkt. Bovendien wordt dit op geen enkele wijze door appellante aannemelijk gemaakt.

- 29.25 Appellante meent dat onvoldoende inzichtelijk is gemaakt of er schadelijke gevolgen zijn voor de archeologische waarden in en om Vlietland.

Reactie:

In het MER is aandacht besteed aan archeologische waarden in en om Vlietland. Bovendien is in een groot deel van het plangebied de dubbelbestemming Waarde – Archeologie opgenomen, waarmee de mogelijk voorkomende archeologische waarden en archeologisch waardevolle terreinen worden beschermd.

- 29.26 Appellante stelt dat in onderzoeken naar de aanleg en het gebruik van het Churchill Avenuetracé (hierna: CA) een onjuist beeld wordt gegeven. Volgens appellante is ten onrechte gesteld dat het CA tracé niet (tunnel)veilig, niet robuust en veel duurder zou zijn. Het CA tracé zou onbetwist veel beter voor de omgeving zijn, waardoor het volgens appellante onbegrijpelijk is dat er niet voor het CA tracé is gekozen.

Reactie:

In het MER is uiteengezet hoe de verschillende alternatieven zijn getoetst aan de toetsingscriteria die daartoe zijn vastgesteld. Het alternatief Churchill Avenue heeft op de toetsingscriteria 'milieueffecten' en 'ruimtelijke kwaliteit' weliswaar de voorkeur, echter op de onderdelen 'probleemoplossend vermogen', 'kosten', 'risico's' en 'MKBA en economische effecten' en ook op milieuaspecten 'luchtkwaliteit' en 'externe veiligheid' scoort het alternatief Zoeken naar Balans beter. Uiteindelijk is alles afgewegende gekozen voor het alternatief Zoeken naar Balans. Voor een toelichting op deze keuze wordt verwezen naar paragraaf 2 van de Inleiding van dit verweerschrift.

- 29.27 Appellante stelt dat het onduidelijk is op basis van welke recente onderzoeken de nut en noodzaak van de voorgenomen activiteit is onderbouwd. De in het kader van het project opgestelde nut- en noodzaaknotitie dateert uit 2008. De eveneens genoemde MIRT-verkenning Integrale Benadering HollandRijnland dateert uit 2009. Een actualisatie van beide ontbreekt. Een aantal uitgangspunten van de oorspronkelijke nut- en noodzaakrapporten is inmiddels achterhaald, in het bijzonder de prognoses van economische en ruimtelijke ontwikkelingen. Het PIP en alles wat daarmee te maken heeft moet onderbouwd zijn met actuele gegevens. Appellante stelt dat informatie uit rapporten van meer dan 5 jaar oud niet mag worden gebruikt, temeer nu verschillende aannames in deze rapporten aantoonbaar onjuist of achterhaald zijn.

Reactie

Met betrekking tot de nut en noodzaak van de RijnlandRoute verwijzen verweerders naar de Inleiding van dit verweerschrift, onder paragraaf 1.

- 29.28 Volgens appellante zijn de gehanteerde verkeersprognoses uitsluitend gebaseerd op het Welvaart en Leefomgevingsscenario 'hoge groei' annex 'Global Economy' (GE), terwijl gebleken is dat de werkelijke verkeersontwikkeling al jarenlang ver achterblijft bij het GE-scenario. Ook in de nabije toekomst zal de economie eerder een lage tot gemiddelde groei kennen dan een hoge groei. Volgens appellante blijkt duidelijk dat - zelfs als vanaf nu de groei zich doorzet volgens het GE-scenario - de projectie van de verkeersgroei in 2030 minimaal 20% lager uitkomt dan de groei waarmee gerekend is. Al met al meent appellante dat de verkeersprognoses voor 2030, op basis waarvan de noodzaak van de RijnlandRoute wordt onderbouwd, structureel veel te hoog is.

Reactie:

Met betrekking tot de nut en noodzaak van de RijnlandRoute verwijzen verweerders naar de Inleiding van dit verweerschrift, onder paragraaf 1.

Het verkeersonderzoek ten behoeve van het Inpassingsplan is uitgevoerd op basis van het op dat moment meest actuele NRM (2013). Het NRM gaat uit van het door appellante bestreden GE-scenario. Dat is een bewuste keuze die voorkomt dat onderschatting plaatsheeft van de milieueffecten. Overigens is in het GE-scenario sprake van een afnemende groei ten opzichte van de trendlijn (1970-2002). Het groeiscenario dat ten grondslag ligt aan het NRM wordt voortdurend getoetst aan ontwikkelingen in demografie, mobiliteit en economie en zo nodig aangepast. Daarmee is bij de besluitvorming uitgegaan van gangbare en realistische groeiprognoses voor het wegverkeer.

Uw Afdeling heeft voor het NRM aanvaard dat de uitkomsten als representatief kunnen worden aanvaard:

Zie met betrekking tot het NRM bijvoorbeeld:

- AbRvS 3 december 2008, zaaknummer. 200703693/1

(TB Capaciteitsuitbreiding Coentunnel 2008), r.o. 2.8.5;

-AbRvS 6 juli 2011, zaaknummer 201009980/1/M2 (TB A4 Delft-Schiedam), r.o. 2.20.1."

- 29.29 Appellante stelt dat diverse minder ingrijpende alternatieven voor de RijnlandRoute niet verder zijn onderzocht of afgevallen omdat zij verkeerskundig niet zouden functioneren. Bij een structureel lagere groei en dus een structureel lagere verkeersprognose zouden deze alternatieven zeer waarschijnlijk wél haalbaar zijn. Dit zou gelden voor de no regret-alternatieven en Churchill Avenue.

Reactie:

Met betrekking tot de juistheid van de gehanteerde verkeersprognoses verwijzen verweerders naar de reactie in 29.28. De doelstelling voor de RijnlandRoute is het significant verbeteren van de oost-westverbinding voor het autoverkeer, het verbeteren van de leefbaarheid in de regio Holland Rijnland (en aangrenzende gemeenten) en het mogelijk maken van ruimtelijk-economische ontwikkelingen.

Zie het MER 2^e fase, Hoofdrapport, par. 2.1 (Doelstellingen) en de Toelichting bij het Inpassingsplan, par 1.2.

Een alternatief met de zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande N206-route aan de oostkant en de westkant van Leiden is onderzocht als variant Zoeken naar Balans A.

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

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

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

Ter zake van de gehanteerde verkeersprognoses verwijzen verweerders naar het hierboven onder 29.28 gestelde. Anders dan appellante stelt is een alternatief met de zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande N206-route aan de oostkant en de westkant van Leiden dus niet reëel.

- 29.30 Appellante meent dat de Samenvatting MER Tweede Fase een onjuist en misleidend beeld geeft van het rapport 2^e fase MER. Zo wordt in de samenvatting het tracé "Zoeken naar balans" aangegeven als een tracé met twee verschillende opties, waarvan één tracé-optie tegen Vlietland aan geprojecteerd staat. Dit is volgens appellante strijdig met wat in het rapport staat.

Reactie:

In de aangevulde Samenvatting 2.0 MER Tweede fase van november 2012 wordt gesteld dat van tracéalternatief Zoeken naar Balans drie varianten zijn onderzocht, namelijk de eindoplossing Zoeken naar Balans en de faseringsvarianten Zoeken naar Balans A en Zoeken naar Balans F. Ten aanzien van de variant Zoeken naar Balans is daarin niet te lezen dat sprake is van een tracé met twee verschillende opties, waarvan één tracé optie tegen Vlietland aan geprojecteerd staat.

- 29.31 Appellante constateert dat het goedkeuringsbesluit Inpassingsplan en het Tracébesluit A4 en A44 RijnlandRoute formeel uitgaan van het tracé "Zoeken naar Balans F plus" op circa 350 afstand van Vlietland, maar dat door misleidende en onjuiste informatie van GS feitelijk gekozen is voor een tracé dat niet staat genoemd in het rapport Tweede Fase MER en waarnaar zodoende ook geen MER onderzoek is gedaan.

Reactie:

Met betrekking tot de procedure van de m.e.r. is doorlopen en hoe is omgegaan met de ontwerp optimalisaties, die zijn doorgevoerd na de MER 2^e fase verwijzen verweerders naar de Inleiding bij dit verweerschrift, onder paragraaf 3. Met betrekking tot de keuze van het voorkeursalternatief verwijzen verweerders naar de Inleiding bij dit verweerschrift, onder paragraaf 2.

- 29.32 Appellante stelt erop te hebben mogen vertrouwen dat de RijnlandRoute niet zou worden aangelegd vlak langs of gedeeltelijk door Vlietland, gelet op de in 1992 tussen appellante en GS overeengekomen medewerking van GS aan de realisatie en exploitatie van een golfbaan in Vlietland en het zuiden van de Oostvlietpolder. GS zou hiervoor gronden verwerven in de Oostvlietpolder. Indien appellante toen had geweten dat GS in gebreke zou blijven en de RijnlandRoute vlak tegen Vlietland aan zou leggen en gedeeltelijk daar dwars doorheen, dan zouden de inspanningen en investeringen nooit gedaan zijn.

Reactie:

Appellante verwijst naar afspraken uit 1992 over de realisatie en exploitatie van een Golfbaan in Vlietland en het zuiden van de Oostvlietpolder, waarvoor GS volgens appellante gronden zou verwerven in de Oostvlietpolder.

Los van de vraag of in 1992 inderdaad afspraken zijn gemaakt, zoals door appellante wordt beweerd, dan geldt toch in ieder geval dat in het kader van de onderhandelingen over de erfpachtovereenkomst in 2006 deze door appellante gestelde 'afspraken' geen enkele rol hebben gespeeld. Integendeel, in de overeenkomst tot vestiging van erfpacht recreatiegebied Vlietland (zie hiervoor ook onder nr. 29.23) wordt voorzien in golfvoorzieningen bestaande uit golfbaangronden en driving range binnen de grenzen van recreatiegebied Vlietland.

Wat er verder van de stellingen van appellante ook zij, eventuele wel of niet gemaakte afspraken kunnen in het kader van het beroep tegen het Inpassingsplan en de Tracébesluiten geen rol spelen. Discussies hieromtrent dienen tussen appellante en de provincie in een eventueel privaat spoor te worden gevoerd.

- 29.33 De provincie zou geen geluidwerende voorzieningen willen aanleggen langs de RijnlandRoute, omdat dit het open landschap van Vlietland en Oostvlietpolder zou aantasten.

Reactie:

Verwezen wordt naar de Inpassingsvisie en Landschapsplan RijnlandRoute, blz. 119 - 123, waarin is beschreven op welke wijze de RijnlandRoute in landschap wordt ingepast.

Zoals hiervoor onder nr. 29.21 reeds is aangegeven wordt door het treffen van een bronmaatregel, namelijk wegdektype dunne deklagen type B op de nieuwe verbindingsweg tussen de A4 en de A44 (daar waar de weg langs het door appellante geëxploiteerde recreatiegebied loopt) de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden. Om die reden is het plaatsen van geluidsschermen niet noodzakelijk.

- 29.34 Door het ontwerp-Tracébesluit RijnlandRoute pas ter visie te leggen aan het einde van de ter visielegging van het ontwerp inpassingsplan RijnlandRoute en het ontwerpbesluit hogere grenswaarden RijnlandRoute, was het volgens appellante moeilijk dan wel onmogelijk om de zienswijze van het OPIP en het ontwerpbesluit hogere grenswaarden RijnlandRoute naar behoren vorm en inhoud te geven.

Reactie:

Het ontwerp-Tracébesluit noch het ontwerp-Inpassingsplan RijnlandRoute staat thans ter beoordeling. Het Inpassingsplan en de Tracébesluiten hebben overeenkomstig de Awb ter inzage gelegen.

- 29.35 De keuze voor het tracé is naar de mening van appellante gemaakt op basis van door GS en de provincie verstrekte deels onvolledige en deels onjuiste informatie. De gemaakte tracékeuze is daarom niet valide. Gedeputeerde Staten hebben aangegeven met name te kiezen voor de aanleg van de RijnlandRoute tegen en dwars door Vlietland omdat dit goedkoper zou zijn. Dit is volgens appellante onjuist. Appellante maakt uit de documenten op dat de provincie en Gedeputeerde Staten zich realiseren dat grote schade aan de belangen van appellante wordt veroorzaakt door te besluiten de RijnlandRoute aan te leggen vlak tegen Vlietland aan en gedeeltelijk daar dwars doorheen. Desondanks zouden Gedeputeerde Staten weigeren om met appellante in overleg te treden en te trachten ter zake op minnelijke wijze tot een schikking te komen. De kosten die appellante heeft gemaakt voor de behartiging van haar belangen gedurende de afgelopen zeven jaar schat zij op circa € 300.000,- .

Reactie:

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

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

Zie ook de Inleiding van dit verweerschrift onder paragraaf 2.

Het is onjuist dat die keuze zou zijn gemaakt op basis van deels onvolledige en deels onjuiste informatie.

30 Rijnlandse Molenstichting

Appellante is een stichting die zich blijkens haar statuten tot doel stelt het bevorderen en verzekeren van de instandhouding van beschermde monumenten, in het bijzonder van windmolens in het gebied van het Hoogheemraadschap Rijnland, voor zover deze instandhouding voor doeleinden van algemeen belang gerechtvaardigd en door technische en economische middelen uitvoerbaar is.

Het beroep van appellante richt zich tegen het Inpassingsplan en het Tracébesluit A4.

De zienswijze van appellante omtrent het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.11 (aanvullend voor appellante). De zienswijze van appellante omtrent het ontwerp-tracébesluit is behandeld in de Nota van Antwoord tracébesluiten in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.2 (aanvullend voor appellante).

*De molen 'Zelden van Passe' ligt in de huidige situatie op 46 meter van de A4 en in de toekomstige situatie op 54 meter van de nieuwe verbindingsboog tussen de A4 en het tunneltracé. De situatie van de molen is weergegeven op **Bijlage 42** bij dit verweerschrift.*

Beroepsgronden

- 30.1 Appellante handhaaft haar zienswijzen en de toelichting daarop. Deze moeten hier als ingelast en herhaald worden beschouwd.

Reactie:

In de Nota's van Antwoord zijn de zienswijzen van appellante beantwoord. Appellante heeft geen redenen aangevoerd waarom de beantwoording van de zienswijze onjuist of onvolledig zou zijn. Verweerders verwijzen in reactie op deze beroepsgrond dan ook naar de beantwoording van de zienswijzen in de Nota's van Antwoord.

- 30.2 Appellante heeft geen principiële bezwaren tegen de aanleg van de RijnlandRoute. Wel tegen de inpassing van de weg bij het Knooppunt Vlietlanden, waar de positie van Molen 'Zelden van Passe' in het geding is. De regels met betrekking tot de molenbiotoop worden genegeerd. Appellante heeft met vele anderen gepleit voor een ondergrondse aansluiting van de RijnlandRoute op de A4. Alleen dan zou de molen op zijn huidige locatie kunnen blijven staan zonder zijn positie en functie te schaden. In de Nota van Antwoord wordt een onjuiste voorstelling van zaken gegeven, alsof appellante door de geringe opschuiving van de A4 richting Leiden, de molen op de huidige locatie wenst te behouden. Dat geldt volgens appellante alleen bij een ondergrondse aansluiting.

Reactie:

Knooppunt Hofvliet wordt binnen de biotoop (400 m) van molen Zelden van Passe aangelegd. Door de bouw van de fly-overs van het knooppunt worden het zicht en de windvang van de molen beperkt. Ingevolge artikel 2.3.5 lid 2 aanhef en onderdeel a van de provinciale Verordening Ruimte 2014 wordt de belemmering van het zicht en de windvang door maatregelen elders in de molenbeschermingszone deels gecompenseerd. De hoge bomen gelegen aan de buitenrand van het recreatiegebied Vlietland, de rij hoge populieren langs de Hofvlietweg en de wilgen aan de oostkant langs de A4 worden gekapt en/of gesnoeid. Door het kappen en/of snoeien van deze bomen wordt een aantal beperkingen van het zicht op en de windvang van de molen weggenomen.

Omdat deze maatregelen het nadelige effect van de fly-overs op de windvang niet volledig kunnen compenseren, zal er tevens financiële compensatie plaatsvinden, volgens de compensatieregeling zoals die door gedeputeerde staten op 14 oktober 2014 is voorgesteld. Hiermee worden de eventueel verhoogde instandhoudingskosten van de molen gedekt. Appellante is geïnformeerd over het besluit van gedeputeerde staten en daarmee over de compensatie. Hiervoor zijn financiën gereserveerd in de raming van de RijnlandRoute.

Wat betreft de ondertunneling wordt het volgende opgemerkt.

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

Zie bijvoorbeeld:

- AbRvS 4 januari 2012, nrs. 201104518/1/R4 en 201111577/1/R4 (Tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere), r.o. 2.20;
- AbRvS 1 oktober 2014, nr. 201309459/1/R6 (Tracébesluit N18 Varsseveld-Enschede), r.o. 10; en

- AbRvS 23 juli 2014, nr. 201400906/1/R6 (Inpassingsplan N345 rondweg Voorst), r.o. 4.4.

In aanvulling hierop is nog van belang dat het onjuist is dat de molen uitsluitend zou kunnen blijven functioneren indien de fly-overs zouden worden vervangen door ondergrondse verbindingswegen.

- 30.3 Appellante wijst erop dat de afstand van de A4 tot de molen nu 45 meter is en dat dit na verlegging 55 meter wordt. Appellante vindt dat niet spectaculair. Ook is het niet duidelijk of er een talud komt of een rechte damwandconstructie, aldus appellante. Appellante wijst erop dat de hoogte van de rijbaan die voor de vlucht van de molen langs loopt ter plaatse van de molen bijna 3 meter hoog (+NAP) wordt. Volgens appellante ligt de huidige weg op minder dan 1 meter +NAP. Dat betekent nieuwe windhinder, waardoor de molen minder goed kan malen. De molen is hulpgemeal voor het Hoogheemraadschap van Rijnland, dat appellante daarvoor een jaarlijkse vergoeding biedt. Ook kan er turbulentie ontstaan, wat het draaien van de molen moeilijker en zelfs gevaarlijker maakt.

Reactie:

De vraag of de verbodingsboog die het dichtst bij de molen komt te liggen wordt voorzien van een talud of een damwand, betreft een kwestie van uitvoering van het Tracébesluit A4. Uitvoeringsaspecten kunnen in deze procedure niet aan de orde komen.

Vgl. AbRvS 15 januari 2003, 200105970/1, r.o. 2.7.1.

Ten overvloede merkt de minister op dat het knooppunt Hofvliet, en dus ook de verbodingsboog van de RijnlandRoute naar de A4 Amsterdam, ingevolge artikel 12 van het Tracébesluit A4 zo compact mogelijk wordt aangelegd om de landschappelijke en cultuurhistorische waarden te sparen. De bermen en taluds in het knooppunt worden voorzien van (bloemrijk) gras. Indien een damwand nodig is, bijvoorbeeld om zettingen richting de Meerburgerwatering te voorkomen, dan zal ook deze groen worden ingepast.

Zie voor een artist impression van de toekomstige situatie: 'Inpassingsvisie en Landschapsplan RijnlandRoute' (bijlage bij het Tracébesluit A4), blz. 124.

Ter hoogte van de molen ligt de verbodingsweg op circa 3 m +NAP. Het maaiveld ligt ter plaatse op circa 0,9 m +NAP. De verbodingsweg komt ten opzichte van het bestaande maaiveld dus op een hoogte van circa 2 m te liggen. De windhinder die de molen kan ondervinden van de nieuwe verbodingsboog is meegenomen in de berekening voor de compensatie. Verweerders verwijzen in dit verband naar de reactie onder 30.2.

De waterhuishouding van de polder wordt geregeld via het gemaal. Dat gemaal heeft voldoende capaciteit. De inzet van de molen is een inzet boven de norm die de waterbeheer hanteert voor de polder. De molen heeft een positief effect, maar inzet van de molen is niet noodzakelijk voor de waterhuishouding in de polder.

- 30.4 De voorgestelde 'groen-compensatie' is, gelet op de molenbiotoop, geen echte compensatie. Dit is een 'sigaar uit eigen doos'. Te hoog opgeschoten bomen en dergelijke zouden ook nu al gekapt moeten worden. De financiële compensatieregeling van GS (van oktober 2014) kan appellante wellicht helpen met de instandhouding van de molen, maar kan de afbreuk aan het functioneren en de belevingswaarde van dit cultuurhistorisch waardevolle Rijksmonument in het open landschap niet compenseren. Overigens heeft appellante wel uitgebreid gesproken met de provincie over verplaatsing van de molen, hetgeen nog steeds appellantes voorkeur heeft bij de huidige inpassing, maar over financiële compensatie is nog niet gesproken.

Reactie:

De compensatie bestaat uit het kappen en snoeien van opgaande beplanting binnen de molenbiotoop. Deze maatregelen hebben een verbetering van de windvang van en het zicht op de molen tot gevolg. Verweerdere verwijzen in dit verband naar de reactie onder 30.2.

Verplaatsing van de molen heeft vanwege cultuurhistorisch en landschappelijk perspectief niet de voorkeur. Door verplaatsing zou de molen zijn historische plek aan de boezemwatergang en het contact met de waterhuishouding verliezen. Vanwege de grondslag van de molen in de polder heeft de waterbeheerder dan ook negatief geadviseerd over verplaatsing. Overigens zou verplaatsing van de molen ertoe leiden dat appellante de 6-jaarlijkse subsidiebijdrage van de RCE zou verliezen.

31 G. Schramm

*Appellante is woonachtig aan de Morssingel 69 (2312 ES) te Leiden. Het beroep van appellante richt zich in het bijzonder tegen het gedeelte van de geprojecteerde RijnlandRoute langs de Stevenshof in Leiden en de aansluiting op de A44 bij het knooppunt Maaldrift. De woning van appellante bevindt zich in toekomstige situatie op ruim 2 km van de dichtstbijzijnde plangrens, in het centrum van Leiden. Appellantes situatie is weergegeven op **Bijlage 43** bij dit verweerschrift.*

Het beroep van appellante richt zich tegen het Inpassingsplan en het Tracébesluit A44.

De zienswijze van appellante over het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.3.55 (aanvullend voor appellante).

De zienswijze van appellante over het ontwerp-Tracébesluit A44 is behandeld in de Nota van Antwoord Tracébesluiten in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.3.22 (aanvullend voor appellante).

Ontvankelijkheid

Gelet op de afstand van ruim 2 kilometer tussen de woning van appellante en het tracé van de RijnlandRoute en het feit dat de woning is gelegen in een woonwijk en dus van het tracé door bebouwing is afgeschermd, kan appellante ten aanzien van het Inpassingsplan en het Tracébesluit A44 niet worden aangemerkt als belanghebbende in de zin van artikel 1:2 Awb. Appellant dient niet-ontvankelijk te worden verklaard.

Zie AbRvS 13 februari 2013, zaaknummer 201205534/1/R2 (Inpassingsplan Verbindingsweg Houten-A12), r.o. 2.3 en AbRvS 6 juli 2011, zaaknummer 201000998/1/M2 (Tracébesluit A4 Delft-Schiedam), r.o. 2.2.2.

Subsidiar, voor het geval uw Afdeling het beroep van appellante wel ontvankelijk acht, merken verweerders het volgende op.

Beroepsgronden

- 31.1 De voorgestelde inpassing voor het tracégedeelte langs de Stevenshof en de aansluiting op de A44 bij knooppunt Maaldrift is volgens appellante nog niet geslaagd en zeer nadelig voor de functie van de Papenwegse en Zuidwijkse polder als natuurgebied en in het bijzonder als weidevogelgebied. Appellante heeft geconstateerd, dat ondanks de compenserende maatregelen, er in het vastgestelde Inpassingsplan nog steeds sprake is van het verlies van een aanzienlijk deel (circa 22 ha) van de polders geschikt als weidevogelgebied. Het betreft 3.16 ha door de aanleg

van de weg zelf. Een gebied van 15,84 ha wordt daarnaast ongeschikt als vogelbroedgebied door de geluidhinder van de weg. Daarnaast wordt ook de zone tussen de weg en het woongebied in de Stevenshof, die een oppervlakte beslaat van 2,90 ha, eveneens ongeschikt voor broedvogels. Gelet op de bedreigde positie van de grutto acht appellante dit gevolg van de geplande weg volstrekt ongewenst. Het Mitigatie- en compensatieplan (par. 2.3.2, blz. 30 e.v.) biedt appellante nog onvoldoende duidelijkheid over de compensatielocaties geschikt voor weidevogels. Appellante betwijfelt daarom of deze oplossingen volgens het vastgestelde Inpassingsplan en Tracébesluit voldoende soelaas zullen bieden.

Reactie:

Relativiteit

Vooropgesteld dient te worden dat de beroepsgrond van appellante ziet op de het behoud van voldoende geschikt areaal voor de weidevogels in de Papenwegse Polder. Appellante is niet woonachtig in de buurt van de Papenwegse Polder en heeft daar ook geen zicht op. Geconcludeerd moet worden dat de belangen van appellant niet worden beschermd door de regels die strekken tot bescherming van weidevogels, zodat artikel 8:69a Awb aan vernietiging op deze beroepsgrond in de weg staat.

Voor het overige merken verweerders nog het volgende op.

Door de aanleg van de RijnlandRoute in de Papenwegse polder gaat weidevogelareaal verloren. Door de provincie is deze polder aangemerkt als belangrijk weidevogelgebied. Omdat de ingreep leidt tot verlies van in de Verordening Ruimte als belangrijk aangemerkte weidevogelleefgebied moet niet alleen het areaal verlies, maar ook de verstoring worden gemitigeerd en gecompenseerd. De verdiepte ligging, de geluidwerende voorzieningen en aangepaste verlichting hebben een mitigerend effect vanwege de beperking van de verstoring. Voor de resteffecten is berekend dat er door de aanleg circa 3 hectare verdwijnt en dat vanwege verstoring, berekend op basis van extra geluidverstoring (plansituatie ten opzichte van de huidige situatie) sprake is van een opgave van circa 16 hectare compensatie. Tenslotte is er door verlies en herinrichting van geschikt areaal in de Stevenshofjespolder circa 3 hectare compensatie benodigd. De totale opgave bedraagt derhalve circa 22 hectare. Voor alle opgaven worden compensatiemogelijkheden zoveel mogelijk uitgewerkt in de directe omgeving buiten de door de ingreep verstoorte zone.

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

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

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

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

Zie het Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute (bijlage 9 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 31.

Om de uitvoerbaarheid van de compensatieopgave te vergroten zijn twee sporen verkend.

Spoor 1 bestaat uit het realiseren van de compensatieopgave door middel van particulier natuurbeheer c.q. agrarisch natuurbeheer op gronden die nu nog bij agrariërs in eigendom zijn. De inzet van agrarisch natuurbeheer is voor de vaststelling van het Inpassingsplan onderzocht. Daartoe is met vertegenwoordiging van agrarische natuurverenigingen een overzicht gemaakt van 'kansrijke polders'. 'Kansrijk' betekent in dezen dat de polder voldoet aan de uitgangspunten voor compensatie en dat de agrarische natuurverenigingen hebben laten weten dat er vermoedelijk animo zal zijn voor invulling van de compensatieopgave. De polders die door het bevoegd gezag als kansrijk zijn aangemerkt zijn: Papenwegse Polder (gedeeltelijk), Westeindsepolder, Grote Drooggemaakte polder, Zwet- en Groote Blankaardpolder, Polder Groenendijk, Oostbroekpolder, Duivenvoordse Veenzijdse polder, Polder Elsbroek en Polder Hoogeweg/Elsgeest.

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

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

- 31.2 Met de compenserende maatregelen wordt niet tegemoet gekomen aan appellantes persoonlijke bezwaren. Momenteel kan zij nu nog redelijk vlak bij haar huis in het voorjaar genieten van de weidevogels in het poldergebied ten zuiden van de Stevenshof, waarlangs een fietspad loopt, terwijl zij daar straks voornamelijk auto verkeer zal horen in plaats van vogelgeluiden.

Reactie:

Relativiteit

Vooropgesteld dient te worden dat appellante woonachtig is op circa 3,2 kilometer van het poldergebied ten zuiden van de Stevenshof (de Papenwegse Polder). Appellante is dus niet woonachtig in de buurt van het poldergebied en heeft daar ook geen zicht op. Geconcludeerd moet worden dat de belangen van appellant niet worden beschermd door de regels die strekken tot bescherming van weidevogels in de Papenwegse Polder, zodat artikel 8:69a Awb aan vernietiging op deze beroepsgrond in de weg staat.

Voor het overige merken verweerders nog het volgende op.

De woning van appellante is op ruim 2 kilometer van de dichtstbijzijnde plangrens gelegen. De woning van appellant ligt daarmee buiten het onderzoeksgebied van het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A44. Er is bij appellant geen sprake van een overschrijding van de toetswaarden en daarmee dus ook geen verhoogde geluidsbelasting vanwege deze weg. De woning van appellant ligt evenmin binnen de zone van een van de wegen die in het Akoestisch onderzoek van het Inpassingsplan betrokken zijn. Daarmee is uitgesloten dat ten gevolge van de aanleg van de RijnlandRoute een onaanvaardbare geluidsbelasting op de woning van appellante zal ontstaan.

Voor zover appellant stelt dat de geluidsproductie direct langs de nieuwe verbindingsweg bij de aansluiting met de A44 voor het poldergebied ten zuiden van de Stevenshof zal toenemen, is het volgende van belang. De nieuwe verbindingsweg wordt op dit punt ondergronds aangelegd. Daarnaast worden aan de weg, daar waar de weg weer boven de grond komt, geluidsreducerende maatregelen getroffen, zoals een verdiepte ligging, toepassing van geluidsreducerend asfalt en de plaatsing van schermen. Daarmee zal het gebied geen relevant hogere geluidsbelasting ondervinden.

- 31.3 Uit het Mitigatie- en compensatieplan (blz. 24, 25 en 26) blijken voor compensatie in de directe omgeving van het gebied, dat verloren gaat als weidevogelgebied, afstanden van 4 tot 22 km verwijderd van die locatie, als redelijk te worden beschouwd. Het is niet duidelijk of de geboden oplossingen hierin voorzien, wat voor appellante nu juist essentieel is als inwoner van Leiden. In de Nota van Antwoord

wordt opgemerkt, dat in het gedeelte van de polders dat door de RijnlandRoute wordt doorsneden de dichtheid aan broedplekken voor grutto's juist relatief groot is. Ook daarom is het zeer nadelig, dat juist dit gedeelte van de polder als geschikt weidevogelgebied verloren gaat. Alleen al daarom is een oplossing in de directe omgeving gewenst.

Reactie:

Verweerders verwijzen met betrekking tot dit bezwaar naar hun reactie onder 31.1.

- 31.4 Appellante stelt dat de openbakconstructie geen logische oplossing is. Bij het einde van de boortunnel eerst 6 m diep, dan is er sprake van een stijging van de bodem naar 4 m diep en daarna weer van een daling naar 7 m diep ten behoeve van het aquaduct voor de kruising met de Veenwatering, waardoor het lijkt op een soort kermisattractie. Appellante vraagt zich af waarom er niet is gekozen voor één uniforme diepte van 6 tot 7 m. De geluidhinder als gevolg van de weg is dan ook veel beter aan te pakken. Appellante wijst op de inpassing van de verbreding van Rijksweg 4 bij Leiderdorp, waarbij voor een deel van het tracé een nagenoeg horizontaal groen beplant geluidsschermbord toegepast. Een dergelijke oplossing correspondeert ook met de Inpassingsvisie en Landschapsplan in verband met het behoud van de openheid van de Papenwegse polder. Tevens wordt hiermee een vriendelijkere oplossing bereikt voor de bewoners van de Stevenshof.

Reactie:

De bewoners van de wijk Stevenshof zullen door de verdiepte ligging zo min mogelijk van de weg zien. Aan de rand van de tunnelbak wordt de bak iets verhoogd ten opzichte van het maaiveld en ingepast door middel van lage met gras begroeide kaders. Deze verhoogde rand van de tunnelbak heeft een waterkerende functie. De kades hebben naast een landschappelijk ook een geluidwerend effect. Daardoor zijn extra geluidwerende voorzieningen boven maaiveld op dit tracédeel niet nodig. Het open polder karakter van de Papenwegse Polder blijft daarmee behouden. Ook een horizontale geluidwering boven de weg, zoals appellante voorstelt, is niet nodig.

Vanuit de westelijke tunnelmond loopt de weg omhoog tot een diepte van 5,40 meter onder NAP. Daarna daalt de weg weer om onder het aquaduct in de Veenwatering door te kunnen. Technisch gezien is het mogelijk om de weg tussen de tunnelmond en het aquaduct dieper te leggen, zodat verkeer niet of nauwelijks hoeft te dalen en te stijgen. De aansluiting Maaldrift is daar niet maatgevend in, er kan ook een goede aansluiting op Maaldrift gemaakt worden als de weg tussen de tunnelmond en het aquaduct dieper wordt aangelegd.

De keuze om de verdiepte ligging tussen de tunnelmond en het aquaduct naar -5,40 NAP te laten stijgen is een financiële afweging. Hoe dieper de weg ligt, hoe hoger de kosten. Daarnaast maakt de hogere ligging van de weg het mogelijk om goedkopere uitvoeringsmethodes toe te passen, waaronder vliesconstructies.

Verweerder is van mening dat het plaatselijk minder diepte alignement verantwoord is, omdat er een grote kostenbesparing mee gemoeid is en uit de onderzoeken is gebleken de mindere diepte niet leidt tot overschrijding van de lucht- en geluidsnormen.

Omdat de RijnlandRoute (N434) verdiept ligt, komt de geluidsbelasting als gevolg van de RijnlandRoute niet boven de 40 dB uit. Omdat de maatgevende geluidbelasting van de A44 afkomstig is, zal het verder verdiepen van de RijnlandRoute ook geen noemenswaardig effect hebben. Voor het overige met betrekking tot geluidhinder wordt gewezen op de reactie onder 31.2.

Provinciale Staten hebben, kortom, in alle redelijkheid voor deze combinatie van tunnel en verdiepte ligging kunnen kiezen.

- 31.5 Appellante vraagt zich af of doorzetting van de boortunnel niet voordeliger is dan toepassing van allerlei andere ingewikkelde constructies in verband met de open bak. Voor de aansluiting met Rijksweg 44 zou tijdig ietsje langzamer gereden kunnen worden over de nieuwe wegverbinding. Argument tegen een verlengde tunnel was, dat er voor de automobilisten in de tunnel voldoende gelegenheid moet zijn om zich aan het daglicht aan te passen alvorens de bocht bij de aansluiting met RW 44 in te gaan. Maar bij andere tunnels in de regio, zoals de Hubertustunnel in Den Haag speelt dat kennelijk geen rol. Daar is al zo'n 25 m na het verlaten van de tunnel in de richting Den Haag een afslag naar de Plesmanweg. En als zo'n afstand te klein wordt geacht, is het ook nog mogelijk de ontwerpsnelheid in de tunnel te verlagen van 100 naar 80 km per uur. Dit zal niet alleen een gunstig effect hebben op de verkeersveiligheid (in en buiten de tunnel), maar ook op de uitstoot van schadelijke stoffen en met name fijn stof. De tunnel zou dan gemakkelijk met enkele honderden meters kunnen worden verlengd.

Reactie:

Vanuit diverse burgerinitiatieven zijn alternatieven aangedragen waarin een boortunnel werd voorgesteld met een tunnelmond vlakbij de A44. Hoewel vanuit het oogpunt van milieueffecten een verdere verlenging niet noodzakelijk is, zijn ze toch door verweerder onderzocht. Uiteindelijk zijn ze om uiteenlopende redenen afgefallen. Op grond van de Richtlijn 'Wegontwerp in tunnels: Convergentie- en divergentiepunten in en nabij tunnels', versie 1.1 van 31 juli 2008, gelden minimale afstanden voor splitsingen en in- en uitvoegstroken nabij tunnels. Deze minimale afstanden zijn

samengesteld uit de combinatie van turbulentieafstand van de convergentie- en divergentiepunten en de afstand waarbinnen de weggebruikers gefixeerd zijn op de tunneluitgang of -ingang of de afstand die weggebruikers nodig hebben om te wennen aan de overgang van licht naar donker (en vice versa). Na de tunnelmond volgt in westelijke richting eerst een splitsing tussen verkeer richting A44 Den Haag en A44 Amsterdam en vervolgens volgt een uitvoegstrook voor verkeer richting de A44 Amsterdam en Leiden-Zuid. Deze twee divergentiepunten delen hetzelfde puntstuk. Dit puntstuk is maatgevend voor de afstand tot de tunnelmond en dient volgens de richtlijn een minimale afstand van 750 meter te hebben. Wordt de tunnel langer dan komt het puntstuk in de tunnel te liggen.

In de hiervoor genoemde Richtlijn uit 2008 is aangegeven dat dit, bij uitzondering, alleen te overwegen is wanneer het door geografische omstandigheden niet mogelijk is een convergentiepunt of divergentiepunt buiten de tunnel aan te leggen. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is dit een zeer onwenselijke situatie. Ook is het noodzakelijk om bij de ligging van een dergelijk punt in de tunnel diverse risicoverlagende en kostbare maatregelen te treffen.

De kosten voor een verlenging van de boortunnel tot aan de A44 én de maatregelen die getroffen moeten worden in het kader van de verkeersveiligheid zijn hoog en daarom financieel niet haalbaar.

De milieueffecten van een verlenging van de tunnel tot aan de A44 zijn positief voor wat betreft de ligging in de Papewegsepolder en dus voor de bewoners aan de zuidkant van de Stevenshof. De milieueffecten verergeren echter voor de bewoners aan de westkant van de Stevenshof, omdat de tunnelmond dichterbij deze woningen komt te liggen.

Verweerders benadrukken nogmaals dat het vanuit milieuoptiek niet nodig is om de tunnel verder door te trekken. Daar komt bij dat wel degelijk tegemoet wordt gekomen aan de belangen van omwonenden door tussen knooppunt Maaldrift en de tunnel bij Voorschoten de weg verdiept aan te leggen. Daarmee wordt de RijnlandRoute in het landschap ingepast en blijven zichtlijnen behouden.

De manier waarop de RijnlandRoute landschappelijk wordt ingepast en de impact op de omgeving, is goed te zien op de visualisatie die te zien is via: http://www.RijnlandRouteinbeeld.nl/#Stevenshof_maaiveld/Toekomstige_situatie/ Via de visualisatie is het zicht in beeld gebracht vanaf het Tine Tammespad, hetgeen dichterbij het tracé is gelegen dan de woning van appellanten aan de Maria Rutgersweg.

Provinciale Staten hebben, kortom, in alle redelijkheid kunnen besluiten de tunnel niet richting A44 door te trekken.

- 31.6 De aansluiting en bypassconstructie bij de A44 met de RijnlandRoute acht appellante nog steeds zeer ingrijpend en nadelig voor de ruimtelijke kwaliteit, met inbegrip van de sloop van verschillende woonbuurtjes voor deze omgeving. Als Leids fietser betekent dit een enorme achteruitgang voor de natuur- en landschapsbeleving vlakbij de stad.

Reactie:

Dat de aanleg van de RijnlandRoute door de Papenwegse Polder en de aansluiting daarvan op de A44 effect heeft op de ruimtelijke kwaliteit spreekt voor zich. Ten behoeve van de verbreding van de A44 is het noodzakelijk dat een aantal woningen langs de Rijksstraatweg worden geamoveerd. Door de inpassing van de RijnlandRoute met een compact ontwerp en een deels verdiepte ligging worden de effecten op de ruimtelijke kwaliteit zoveel mogelijk beperkt. Ook bij het ontwerp van het, deels verdiept, deels op maaiveld liggende, knooppunt Ommedijk is rekening gehouden met de waarden van het omliggende landschap. Zo krijgen de kunstwerken geen overheersende 'high-tech'-achtige vormgeving, maar een vormgeving die aansluit op de omgevingskenmerken: licht, lucht, ruimte en zichtlijnen. De taluds krijgen een groene, natuurlijke uitstraling en er wordt verlichting toegepast die verstrooiing voorkomt. De plaatsing van wegmeubilair zoals portalen wordt in samenhang met het omliggende landschap bepaald. Op deze manier, die is vastgelegd in het landschapsplan, wordt het knooppunt zo goed mogelijk in het landschap ingepast.

Zie 'Inpassingsvisie en Landschapsplan RijnlandRoute' (bijlage bij het Tracébesluit A44), blz. 106-111.

- 31.7 Het verdient appellantes voorkeur indien de verkeersknelpunten per geval worden opgelost, waardoor de dure wegverbinding tussen de beide Rijkswegen mogelijk achterwege kan blijven. Hiervoor hebben ook al in eerdere fases diverse concrete oplossingen de revue gepasseerd. Bovendien is er verderop richting Den Haag al door het Rijk voorzien in een verbinding van de beide Rijkswegen bij Voorburg/Leidschendam en Mariahoeve. Deze provinciale weg zou vooral een belangrijke functie moeten vervullen voor de bloembollensector in Zuid-Holland. Hoe toekomstgericht is de aanleg van de weg, nu de bloembollensector steeds meer opschuift naar de kop van Noord-Holland en de Noordoostpolder. Daarnaast is een dergelijke verbinding voor de realisering van een nieuwe woonwijk in Valkenburg ook veel te ingrijpend. Bovendien zou er goed openbaar vervoer komen voor dit gebied. Appellante vraagt zich af of er wel sprake is van een geïntegreerde provinciale en rijksbeleidsvisie op de bereikbaarheid in deze regio.

Reactie:

Voor een bespreking van nut en noodzaak van het project RijnlandRoute verwijzen verweerders naar paragraaf 1 van de Inleiding van dit verweerschrift.

De door appellante genoemde verbinding, de huidige oost-west verbindingen (N206 en N14) hebben onvoldoende capaciteit om een goede bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek te garanderen. De RijnlandRoute is ook niet uitsluitend aangelegd ten behoeve van een nieuwe woonwijk in Valkenburg en heeft een groter doelbereik dan uitsluitend de bloembollensector. De stelling van appellante dat die sector zich verplaatst kan, wat daarvan ook zij, daarom niet af doen aan het nut en de noodzaak van de RijnlandRoute.

- 31.8 Tijdens een informatieavond gehouden op 30 oktober 2014 over het Inpassingsplan en de Nota van Antwoord, werden slechts budgettaire argumenten genoemd om geen verdere betere inpassing na te streven. Deze opvatting vindt appellante ook terug in de definitieve Nota van Antwoord en de vastgestelde plannen. Verder werd er tijdens die avond naar verwezen, dat op een aantal punten zoals een horizontaal geluidsscherm over de bak met een aantal partijen nog nader overleg plaats vindt. De uitkomsten daarvan zijn nog niet bekend gemaakt. Zolang er deze onzekerheden bestaan, acht appellante de genomen besluiten over het Inpassingsplan en het Tracébesluit ten aanzien van gedeelte bij de Stevenshof en Maaldrift nog onvoldoende zorgvuldig.

Reactie:

Zoals in de reactie op 31.4 is uiteengezet, is geen sprake van een onaanvaardbare geluidsbelasting op de woning van appellante. Het plaatsen van een geluidsscherm ter hoogte van de woning van appellanten is derhalve niet noodzakelijk.

32 Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland e.a.

Het beroep is ingediend door de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland. Appellante stelt zich ten doel in het gebied Rijnland het behoud en herstel van het stedelijk leefmilieu, de natuurwaarden en het landschap te bevorderen. Het beroep is door appellante ingediend mede namens een aantal deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute. Appellante geeft niet aan om welke deelnemers het concreet gaat.

De zienswijze van appellante omtrent het ontwerp-inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.28 (aanvullend voor appellante). De zienswijze van appellante omtrent de ontwerp-Tracébesluiten is behandeld in de Nota van Antwoord Tracébesluiten in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.28 (aanvullend voor appellante).

Het beroep van appellante richt zich tegen het Inpassingsplan, het Tracébesluit A4 en het Tracébesluit A44. Appellante geeft aan dat het beroep ten aanzien van het Inpassingsplan zich uitsluitend richt tegen de nieuwe verbinding tussen de A4 en de A44.

Beroepsgronden

- 32.1 Appellante heeft er grote moeite mee dat de RijnlandRoute in dit stadium wordt ondergebracht in drie 'bestemmingsplannen' (één inpassingsplan en twee tracébesluiten) van twee overheden (provincie en rijk). Appellante stelt dat degenen die daartegen in beroep zouden willen gaan en eventueel ook om een voorlopige voorziening zouden willen vragen, en ook de rechtspraak daardoor (wat de belanghebbenden betreft: ook financieel) zwaar worden belast, terwijl het schorsen of vernietigen van één van deze 'bestemmingsplannen' niet leidt tot het eveneens schorsen of vernietigen van de andere 'bestemmingsplannen', hoewel die andere plannen daardoor toch ook onuitvoerbaar (en onrechtmatig) zouden worden. Appellante heeft er grote moeite mee dat er geen modus is gevonden om de RijnlandRoute, die door de provincie volgens appellante in de afgelopen jaren consequent als één ondeelbaar project is gepresenteerd, in één plan (zoals bijvoorbeeld een Rijksinpassingsplan) onder te brengen.

Reactie:

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

- 32.2 Volgens appellante is de verbinding tussen de A4 en de A44 niet nodig (net zo min als de aanpassingen aan de A4 en de A44 voor de RijnlandRoute), vormt zij veruit het

duurste onderdeel van de RijnlandRoute, lost zij de verkeersproblemen niet op, maar veroorzaakt wel grote natuur- en milieuschade. Die problemen kunnen volgens appellante veel sneller, goedkoper, effectiever en zonder grote natuur- en milieuschade worden opgelost door de andere inpassingsplan-onderdelen. Van een zware belasting van belanghebbenden is geen sprake.

Reactie:

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

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

32.3 Appellante verzoekt uw Afdeling de volgende documenten te beschouwen als deel uitmakend van het beroep:

1. "Zienswijze ontwerp-inpassingplan RijnlandRoute"
2. "Zienswijze van de deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute op de ontwerp-tracébesluiten A4 en A44 (RijnlandRoute)"
3. "Zienswijze t.a.v. het 2e fase MER RijnlandRoute c.a. (versie 2.0 van mei jl.)" d.d. 3 september 2012
4. "Ons commentaar op de nut-en-noodzaaknotitie van de provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland over de RijnlandRoute "RijnlandRoute Verbinding van belang""
5. "Onze brief over de "herziene" Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse (MKBA) voor de RijnlandRoute als basis voor verdere besluitvorming".

Reactie:

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

Zie (onder meer):

- AbRvS 7 december 2011, nrs. 201011757/1/R1 en 201012728/1/R1 (inpassingsplan "Buitenring Parkstad Limburg"), r.o. 2.5.
- AbRvS 5 juni 2013, nr. 201210308/1/R1 (inpassingsplan "Randstad 380 kV-verbinding Noordring Beverwijk - Zoetermeer (Bleiswijk)"), r.o. 5 en

- AbRvS 4 januari 2012, nrs. 201104518/1/R4 en 201111577/1/R4 (tracébesluit Schiphol-Amsterdam-Almere), r.o. 2.12.2.

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

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

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

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

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

- 32.4 Appellante verzoekt de beroepschriften van Jaap van Meijgaarden, de Vereniging Vrienden Oostvlietpolder en de Wijkraad Stevenshof te beschouwen als integraal opgenomen in haar beroep.

Reactie:

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

- 32.5 Appellante geeft aan dat aan haar beroepschrift een bijdrage is gehecht van Fer von der Assen en dat die bijdrage deel uitmaakt van het beroep.

Reactie:

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

- 32.6 Volgens appellante bevat de toelichting op het inpassingsplan voornamelijk een procesmatige beschrijving van de door de provincie en anderen in haar opdracht geproduceerde stukken waarop de provincie haar keuze voor de RijnlandRoute heeft gebaseerd, zonder één woord te wijden aan de omvangrijke kritiek die de provincie in de loop der jaren van verschillende kanten op haar producties heeft ontvangen. Het motiveringsbeginsel houdt volgens appellante niet alleen in dat besluiten deugdelijk worden gemotiveerd, maar ook dat behoorlijk op tegenargumenten wordt ingegaan. Op rapporten die kritiek gaven op de provinciale onderbouwing van de RijnlandRouteplannen gaat de toelichting volgens appellante niet in.

Reactie:

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

- 32.7 Appellante stelt dat de algemene indruk van de toelichting op het inpassingsplan is, dat deze in hoge mate een kwalitatief karakter heeft. Bij het enige onderwerp waarover de toelichting volgens appellante kwantitatieve informatie verschaft ("resultaten verkeersprognoses") is volgens haar niet duidelijk waar de gepresenteerde cijfers nu precies voor staan en hoe men precies aan de gepresenteerde cijfers is gekomen. Overigens verschillen de verkeersintensiteiten die de provincie in de opeenvolgende rapporten presenteert voor bepaalde wegvakken volgens appellante telkens aanzienlijk zonder dat voldoende duidelijk wordt waardoor dit wordt veroorzaakt.

Reactie:

In de Toelichting op het Inpassingsplan wordt gemotiveerd om welke redenen het Inpassingsplan wordt vastgesteld. Naast de nut en noodzaak (par. 1.1 van de Toelichting) is voor elk relevant (milieu)aspect onderbouwd dat aan de geldende wet- en regelgeving wordt voldaan (hoofdstuk 6 van de Toelichting). Waar daarvoor kwantitatieve informatie noodzakelijk is, is die gegeven. Dat is niet alleen ten aanzien

van de verkeersprognoses. Zo worden concrete getallen (decibel) genoemd in het kader van de geluidbelasting, er wordt voor luchtkwaliteit getoetst aan de grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM_{10} en NO_2 en er wordt getoetst aan de (kwantitatieve) grenswaarden voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico voor externe veiligheid. Het is niet duidelijk welke kwantitatieve informatie appellante mist. Appellante geeft dat ook niet concreet aan.

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

- 32.8 Appellante stelt dat de reactie op haar zienswijze op het ontbreken van een aanvulling op het 2^e fase MER voorbij gaat aan de toezegging die gedeputeerde De Bondt op 10 april 2013 deed in de vergadering van de Statencommissie Verkeer en Milieu, waarin zij volgens appellante zei "Er komt een aanvulling op de MER". De Nota van Antwoord en de Toelichting gaan volgens appellante bovendien voorbij aan het advies van de Commissie voor de m.e.r. over de RijnlandRoute MER 2^e fase 2.0 (d.d. 18 oktober 2012) om een aanvulling op het MER op te stellen.

Reactie:

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

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

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

Zie verder par. 3 van de Inleiding.

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

- 32.9 Volgens appellante is een belangrijke reden om een nieuw MER of een aanvulling op het MER te laten maken, dat er na het 2^e fase MER en na de advisering van de Commissie m.e.r. daarover allerlei ontwerpaanpassingen en ook veranderingen in de omgeving van de RijnlandRoute hebben plaatsgevonden, als gevolg waarvan niet meer zonder meer kan worden volgehouden dat "de milieueffecten zijn gelijk gebleven of verbeterd". Aan de kwalitatieve beoordeling van de effecten van al deze veranderingen kan volgens appellante derhalve ook niet achteraf "het advies van de commissie voor de m.e.r." worden gekoppeld. De Commissie m.e.r. heeft volgens appellante over de effecten van die veranderingen helemaal niet kunnen adviseren. Appellante wijst erop dat de Commissie m.e.r. schrijft in haar "Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop" van 29 november 2012: "Een eventueel gewijzigd voorkeursalternatief maakt geen onderdeel uit van het MER en de aanvulling. De Commissie heeft zich over de milieugevolgen van een eventueel gewijzigd voorkeursalternatief geen oordeel kunnen vormen."

Reactie:

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

Het is juist dat er ontwerpaanpassingen zijn gedaan na het advies van de Commissie m.e.r. van 29 november 2012. Anders dan appellante veronderstelt heeft de

Commissie m.e.r. dit al voorzien in haar advies. In het advies schrijft de Commissie m.e.r. het volgende:

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

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

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

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

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

- 32.10 Appellante stelt dat de ontwerpaanpassingen en ook de veranderingen in de omgeving van de RijnlandRoute niet gering zijn. Zo is in het nieuwste ontwerp onder meer de Bypass Oostvlietpolder vervallen, de as van de A4 verlegd, de aansluiting van de Europaweg en de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 veranderd (wat betreft de RijnlandRoute: van onder de A4 door naar hoog over de A4 heen), de boortunnel ten oosten van de Vliet en ten westen van de spoorlijn verlengd, de ligging van de Hofvlietweg veranderd en ook de aansluiting van de RijnlandRoute op de A44 ingrijpend veranderd. Als gevolg van een aantal aanpassingen zal het verkeer zich volgens appellante deels anders over het wegennet verdelen, waardoor – niet alleen lokaal – andere effecten kunnen ontstaan. Volgens appellante zal er bijvoorbeeld door het vervallen van de Bypass Oostvlietpolder meer verkeer over de Lammebrug en het Lammenschansplein afgewikkeld worden. Bovendien is het gebruik van de Oostvlietpolder volgens appellante intussen veranderd door de instelling van het

weidevogelreservaat 't Vogelhoff en moet er dus met andere effecten rekening gehouden worden.

Als gevolg hiervan kan volgens appellante niet meer worden volgehouden wat op blz. 34 van de Toelichting staat, namelijk dat: *"Door de doorgevoerde optimalisaties wijken de milieueffecten lokaal deels af van de in het MER 2e fase RLR onderzochte effecten. In alle gevallen betreft het een verbetering van de in het MER voorspelde milieusituatie, danwel zijn de effecten per saldo gelijkwaardig te beoordelen met de in het MER 2e fase beschreven effecten. Omdat het vooral lokale effecten betreft verandert de onderlinge vergelijking van de alternatieven zoals in het MER 2e fase beschreven niet. Een aanvulling op het MER 2e fase RLR is dan ook niet nodig."*

Reactie:

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

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

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

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

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

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

Dat het verkeer door het vervallen van de Bypass Oostvlietpolder (voor een beperkt deel) anders gaat rijden, namelijk meer over het Lammenschansplein, is bij de effectbeoordeling van de optimalisaties in hoofdstuk 4 van de analyse voor de relevante milieueffecten meegenomen. Appellante noemt ook de instelling van het

weidevogelreservaat 't Vogelhoff. Hiervoor geldt in de eerste plaats dat dit geen beschermde status als belangrijk weidevogelgebied en/of EHS heeft binnen de Verordening Ruimte 2014. Bovendien ligt 't Vogelhoff in de Oostvlietpolder. Door de optimalisaties, in het bijzonder het vervallen van de Bypass Oostvlietpolder, ondervindt 't Vogelhoff juist minder invloed van de RijnlandRoute.

- 32.11 Appellante wijst erop dat in de notitie "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase" voor wat betreft "Milieueffecten in relatie tot MER 2^e fase" wordt aangegeven dat "volstaan wordt met kwalitatieve beschouwing". Dat wil volgens appellante zeggen, dat de milieueffecten niet zijn berekend, maar beoordeeld op basis van expert judgement. Gevolg hiervan is volgens appellante dat niet beoordeelbaar is hoe de plusjes en nulletjes in tabel 5.1 van de notitie precies tot stand zijn gekomen.

Reactie:

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

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

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

- 32.12 Appellante stelt dat, door geen nieuwe MER of een aanvulling op het MER te maken, er ook geen eerlijke vergelijking meer mogelijk is tussen de eerder onderzochte alternatieven en de variant Zoeken naar Balans. Nu een boortunnel voor Zoeken naar Balans mogelijk is gebleken, kan volgens appellante immers met recht de vraag worden gesteld waarom er ook geen andere boortunneltracé's zijn onderzocht.

Reactie:

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

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

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

- 32.13 Appellante is het oneens met de conclusie van de landsadvocaat in de brief van 27 november 2014 aan het projectbureau RijnlandRoute, dat *"er op goede gronden voor (is) gekozen om geen aanvulling op het MER te maken (nu Tauw concludeert dat de optimalisaties geen effect hebben op de alternatievenvergelijking en de (milieu)effecten van het geoptimaliseerde ontwerp zijn getoetst in de achtergronddocumenten)"*.

Appellante is het hiermee oneens omdat in het Voorlopig Toetsingsadvies over het MER RijnlandRoute van 18 oktober 2012 over de verschillen tussen de alternatieven staat: *"Omdat de verschillen tussen de effecten van de alternatieven relatief klein zijn is een evenwichtige en gelijkwaardige uitwerking van de alternatieven, van de effecten en de mate van doelbereik van essentieel belang. De combinatie van de genoemde, op zichzelf niet heel grote kwesties, maakt het totale gewicht ervan dusdanig groot, dat de effecten van de alternatieven naar de mening van de Commissie (met inachtneming van bovenstaande opmerkingen) opnieuw gepresenteerd en beoordeeld dienen te worden om tot een gelijkwaardige alternatieven vergelijking te komen. De Commissie adviseert daartoe een aanvulling op het MER op te stellen en de aanvullende informatie ook een plaats te geven in een herziene samenvatting."*

Reactie:

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

Zie het Inpassingsplan, Toelichting, Bijlage 55 ("Aanvulling MER 2^e fase RijnlandRoute") en Bijlagen 56 t/m 64 (bijlagen bij de Aanvulling).

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

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

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

- 32.14 Volgens appellante is ook de volgende passage uit het Voorlopig Toetsingsadvies van 18 oktober 2012 van belang: *"De verkeerscijfers zijn gepresenteerd als 'worst case'. Op pagina 11 van het achtergrondrapport verkeer is aangegeven dat de verkeersprognoses – mede – door de huidige economische crisis waarschijnlijk een overschatting van de verkeersgroei laten zien voor 2020 en 2030 en dat de geprognostiseerde aantallen waarschijnlijk later dan de planjaren gerealiseerd wordt. (Een groot aantal insprekers wijst op de waarschijnlijke overschatting van de verkeersgroei) Het is bovendien de vraag of door de afvlakkende demografische ontwikkelingen dergelijke piekbelastingen zullen gaan ontstaan."*
- Appellante stelt dat de provincie aan de prognoses niets heeft veranderd. Appellante wijst erop dat de provincie in een memo aan de Commissie m.e.r. van 25 oktober 2012 schrijft: *"Er is uitgegaan van gangbare groeiprognoses voor het wegverkeer, zoals in het NRM. Uiteraard geldt daarbij de nuancering dat elke prognose per definitie wordt gekenmerkt door enige onzekerheid."*

Reactie:

In het Voorlopig Toetsingsadvies van 18 oktober 2012 overweegt de Commissie m.e.r. dat de conclusie dat de toekomstwaarde van Churchill Avenue beperkt is te stellig is, mede omdat de verkeersgegevens waarschijnlijk een overschatting van de

verkeersgroei voor 2020 en 2030 laten zien. Om die reden is in de Aanvulling 2^e fase MER RijnlandRoute van 25 oktober 2012 nader op de verkeerscijfers ingegaan. Toegelicht is dat in het MER gebruik is gemaakt van de meest recent beschikbare versies van de verkeersmodellen voor de regio Holland Rijnland, te weten het RVMK (regionale verkeersmilieukaart) en het NRM (Nederlands Regionaal Model). Daarmee is uitgegaan van gangbare en realistische groeiprognoses voor het wegverkeer, te meer nu specifiek voor het MER 2^e fase de oorspronkelijke ontwikkelingsomvang van de locatie Valkenburg is gereduceerd en gefaseerd, uitgaande van 50% realisatie in 2020 en 90% van de oorspronkelijke capaciteit in 2030. Op basis van deze verkeersmodellen is de conclusie dat de toekomstwaarde van Churchill Avenue beperkt is en dat hiervoor een evenwichtige benadering van de effecten is gehanteerd.

Zie het Inpassingsplan, Toelichting, Bijlage 55, "Aanvulling MER 2e fase RijnlandRoute", blz. 3 (onder "Verkeersprognoses").

Een nadere toelichting op de verkeersprognoses is opgenomen in bijlage 1 bij de Aanvulling (bijlage 56 bij de Toelichting op het Inpassingsplan).

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

Zie met betrekking tot het NRM bijvoorbeeld:

- AbRvS 3 december 2008, zaaknummer. 200703693/1 (TB Capaciteitsuitbreiding Coentunnel 2008), r.o. 2.8.5
- AbRvS 6 juli 2011, zaaknummer 201009980/1/M2 (TB A4 Delft-Schiedam), r.o. 2.20.1.

Zie met betrekking tot het RVMK bijvoorbeeld:

- AbRvS 8 februari 2012, zaaknummer 201008951/1/R4 (bp. "Hoofdverkeersstructuur kern Rijnsburg"), r.o. 2.7.3.

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

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

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

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

- 32.15 Volgens appellante zouden de verschillen tussen de alternatieven wel eens heel anders kunnen uitpakken als wordt uitgegaan van realistischere prognoses.

Reactie:

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

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

- 32.16 Volgens appellante is het, gezien alle veranderingen in het ontwerp na het MER – de vraag of artikel 7.13, sub b, van de Wet Milieubeheer niet van toepassing is. Dat artikel stelt volgens appellante dat het bevoegd gezag een plan niet mag vaststellen “indien het plan ten opzichte van het ontwerp van dat plan zodanig is gewijzigd dat de gegevens die in het milieueffectrapport zijn opgenomen redelijkerwijs niet meer aan het plan ten grondslag kunnen worden gelegd”.

Reactie:

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

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

Zie onder meer:

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

Uit de “Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e fase” volgt dat door de optimalisaties de milieueffecten alleen lokaal deels afwijken van de in het MER 2^e fase RLR onderzochte effecten. In alle gevallen betreft het een

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

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

- 32.17 Appellante vraagt zich af of het inpassingsplan, gezien alle aanpassingen en veranderingen, wel voldoet aan artikel 3.2 Algemene wet Bestuursrecht dat het bestuursorgaan "bij de voorbereiding van een besluit (...) de nodige kennis (vergaart) omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen".

Reactie:

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

- 32.18 Volgens appellante ontbreekt in de Toelichting op het Inpassingsplan een verantwoording van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen, zoals bedoeld in artikel 3.1.6, eerste lid, onder a, van het Bro. Een inzichtelijke en deugdelijk verantwoorde vergelijking met alternatieven die tot de keuze voor de variant Zoeken naar Balans hebben geleid ontbreekt volgens appellante. Zo ontbreekt volgens haar bijvoorbeeld de kritiek die de provincie van de Randstedelijke Rekenkamer (en ook van TNO, Witteveen + Bos, van de gemeente Voorschoten en van appellante) heeft ontvangen op de MKBA voor de RijnlandRoute. Appellante verwijst naar de brieven van

de Randstedelijke Rekenkamer van 24 april 2008 (Resultaten quick scan MKBA RijnlandRoute) en 29 mei 2008 (Aanvulling op quick scan MKBA RijnlandRoute).

Reactie:

Aan het vereiste van artikel 3.1.6, eerste lid, onder a, van het Bro dat in de toelichting van het inpassingsplan een verantwoording is neergelegd van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen is voldaan. De keuze voor het samenstel van bestemmingen dat in het inpassingsplan is neergelegd in paragraaf 1.1 en 1.2 van de Toelichting, waarin nut en noodzaak en de doelstelling van de RijnlandRoute zijn onderbouwd. In paragraaf 7.5 van de Toelichting is voorts een artikelsgewijze toelichting gegeven op de afzonderlijke bestemmingen.

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

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

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

- 32.19 Volgens appellante worden op blz. 32 van de toelichting de hoofdargumenten opgesomd voor het voorstel van GS aan PS om de variant Zoeken naar Balans het voorkeurs tracé te laten zijn, maar de argumenten die daartegenin zijn gebracht blijven daarbij volgens appellante ongenoemd. Deze hoofdargumenten kunnen volgens appellante nauwelijks een verantwoording van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen worden genoemd. Wat betreft de claim dat Zoeken naar Balans een betere doorstroming en bereikbaarheid zou geven brengt appellante naar voren dat zij niet betwist dat er problemen zijn op de bestaande N206-route, maar dat zij betwist dat er een geheel nieuwe autoweg nodig is om die problemen op te lossen. En appellante betwist ook dat die nieuwe autoweg de problemen oplost. Appellante wijst erop dat zij in 2005 uitgebreide voorstellen heeft gedaan om aan de oostkant van Leiden een aantal knelpunten op de bestaande N206-route op te heffen (brief van appellante aan PS en Tweede Kamer van 9 september 2005); voorstellen die in 2009

weer opdoken in de Integrale Benadering Holland Rijnland. Appellante stelt dat die voorstellen beter aansloten bij "de zevensprong van Verdaas". Volgens appellante komt "de zevensprong van Verdaas" of een vergelijkbare aanpak in het Inpassingsplan ten onrechte niet ter sprake.

Reactie:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Wat betreft de Ladder van Verdaas geldt in de eerste plaats dat het gebruik hiervan op geen enkele manier is voorgeschreven. De bestreden besluiten kunnen hieraan ook niet getoetst worden. Dat gezegd hebbende komt de Ladder van Verdaas erop neer dat pas tot de aanleg van nieuwe infrastructuur wordt overgegaan, wanneer andere maatregelen (zoals aanpassing van bestaande infrastructuur) onvoldoende probleemoplossend vermogen hebben. De stelling van appellante dat de oplossingen uit de brief van 9 september 2005 beter aansluiten bij de Ladder van Verdaas is niet correct. Als gezegd hebben de korte- en middellange termijnoplossingen geen probleemoplossend vermogen en is de langetermijnoplossing in de brief ook gewoon de aanleg van nieuwe infrastructuur.

- 32.20 Volgens appellante geeft de toelichting op het inpassingsplan een vertekend beeld van de verkenning Integrale Benadering Holland Rijnland (IBHR). De toelichting vermeldt volgens appellante niet dat in het IBHR-Eindrapport van 15 oktober 2009 staat dat *"in een eerste fase (...) een aantal maatregelen met een groot probleemoplossend vermogen (kunnen) worden uitgevoerd (in het rapport worden genoemd Behoud Rijnland: het aanpakken van de twee bottlenecks in de huidige route: Knoop Leiden-West/Tjalmaweg en het Lammenschansplein). Met deze maatregelen kunnen de grootste knelpunten voor de doorstroming op het huidige traject worden aangepakt en kan een start worden gemaakt met de realisatie van de belangrijkste ruimtelijke en economische opgaven, inclusief een (gedeeltelijke) ontwikkeling van locatie Valkenburg."* Hierbij is volgens appellante van groot belang, dat het IBHR-projectteam uitging van het European Coordination-scenario, wat volgens appellante een relatief hoog groeiscenario voor de demografische en economische ontwikkeling geeft. Volgens appellante kunnen de doelen dus nog gemakkelijker worden gerealiseerd nu feitelijk juist een heel laag groeiscenario aan de orde is en het autoverkeer vooral in Zuid-Holland juist al jaren afneemt. Als gevolg van allerlei veranderingen in de ontwikkelingen op het gebied van bevolking, woning- en kantorenbouw, werkgelegenheid en verkeer vormen de zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande N206-route aan de oostkant en de westkant van Leiden volgens appellante dus een reëel alternatief voor de aanleg van de nieuwe verbinding tussen de A4 en de A44. Dat is volgens appellante met name van belang in verband met het "neé tenzij-regime" ten aanzien van weidevogelgebieden. Omdat er volgens appellante reële alternatieven zijn, zou de RijnlandRoute niet door deze gebieden moeten worden aangelegd.

Reactie:

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

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

Een alternatief met de zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande N206-route aan de oostkant en de westkant van Leiden is onderzocht als variant Zoeken naar Balans A.

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

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

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

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

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

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

Nu een alternatief met de zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande N206-route aan de oostkant en de westkant van Leiden niet reëel is, is er ook geen sprake van strijd met het "nee tenzij-regime" dat voor belangrijke weidevogelgebieden geldt ingevolge artikel 2 van de Beleidsregel compensatie natuur, recreatie en landschap Zuid-Holland 2013.

- 32.21 Wat betreft de doorstroming stelt appellante dat de vergelijking tussen de reistijd tussen de A4 en de A44 in de huidige situatie (via de Churchilllaan) en in de plansituatie (via de RijnlandRoute) een zinloze vergelijking is. Niemand begint of eindigt zijn rit volgens appellante bij de A4 of A44. Volgens appellante heeft het veel meer zin om de reistijd te laten zien van die verkeersstromen die het grootste aandeel hebben in het totale verkeer. Appellante geeft aan dat bedacht dient te worden dat de overgrote meerderheid van alle verkeer op de N206-route in Leiden zijn herkomst en/of bestemming in Leiden heeft. Het is volgens appellante niet waarschijnlijk dat dit verkeer straks van herkomst naar bestemming van de RijnlandRoute gebruik zal maken en dan ook nog een kortere reistijd heeft.

Reactie:

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

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

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

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, blz. 54.

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

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

- 32.22 Appellante stelt dat het twijfelachtig is dat de reistijd in 2030 berekend kan worden, nu er volgens Goudappel Coffeng geen eenduidige uitgangspunten voorhanden zijn om het verkeersmodel in dit prognosejaar te berekenen.

Reactie:

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

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

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

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

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

- 32.23 Appellante stelt dat het begrip bereikbaarheid ten onrechte niet in de toelichting wordt gedefinieerd, nu niet wordt vermeld voor welke bestemmingen, vervoersmiddelen en vanaf welke locatie dat geldt. Mede hierdoor kan volgens appellante niet worden nagegaan of de stelling juist is in de toelichting dat *"zonder een goede oost-westverbinding (...) de bereikbaarheid van de Leidse regio en de Duin- en Bollenstreek als gevolg van deze ontwikkelingen (bedoeld wordt volgens appellante: meer verkeer in de toekomst, meer opstoppingen en vertragingen en een slechtere doorstroming Behoud Rijnland) onder druk (komt) te staan"*.

Reactie:

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

“Slechte bereikbaarheid regio belemmert groei

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

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, blz. 9.

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

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

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

Zie het MER 2^e fase, Hoofdrapport, blz. 58, figuur 4.8 en Tabel 4.5.

- 32.24 Volgens appellante verklaart de claim dat het verkeersnetwerk door de aanleg van de RijnlandRoute robuuster wordt en daarmee minder gevoelig voor incidenten en calamiteiten niet waarom de Zoeken naar Balans-variant is gekozen. Appellante stelt dat onderzoek van het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute aantoonde dat de aanleg van de RijnlandRoute het regionale hoofdwegennet minder robuust maakt en dat de Churchill Avenue zorgt voor een robuuster wegennet dan de variant Zoeken naar Balans. Bovendien gaat de stelling volgens appellante voorbij aan de kwetsbaarheid van de tunnel tussen de A4 en de A44 zelf.

Reactie:

De robuustheid van het netwerk was een belangrijke voorwaarde voor het voorkeursalternatief. Een robuust netwerk biedt (1) alternatieven bij calamiteiten, overbelasting, wegwerkzaamheden en onderhoud, is (2) toekomstvast en (3) ontvlecht verkeersstromen. De RijnlandRoute doet dat allemaal. In de huidige situatie heeft het verkeer bij calamiteiten op de A44 en de A4 vrijwel geen ander alternatief dan het stedelijke wegennet van Leiden (N206). Dat is hier niet op berekend. Met de aanleg van de RijnlandRoute komt er parallel aan de N206 een alternatieve route. In het geval van calamiteiten op de N206 kan het verkeer ook gebruik maken van de RijnlandRoute en andersom. Het netwerk wordt met de RijnlandRoute zodanig aangevuld dat niet alleen bestaande knelpunten worden opgelost, maar ook dat de voorziene verkeersgroei op de langere termijn goed kan worden gefaciliteerd.

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

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

Dat ontkent het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute ook niet. In het door appellante bij haar beroep gevoegde onderzoek bekijkt het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute het aspect "robuustheid" alleen uit een ander hoek. Bij de conclusie van het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute dat Zoeken naar Balans minder robuust is dan het alternatief Churchill Avenue, is alleen gekeken naar de aansluiting van de nieuwe verbinding op de A4 en de A44. Het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute veronderstelt dat op die verbindingen, door weefbewegingen, meer incidenten zullen optreden. Het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute ziet echter over het hoofd dat bij een incident op een van de aansluitingen van de nieuwe verbinding op de A4 of A44, het verkeer gebruik kan blijven maken van de oost-westverbinding over de N206. Dat is juist het voordeel van 2 parallelle verbindingen.

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

- 32.25 Appellante wijst erop dat in de toelichting op het Inpassingsplan over de leefbaarheid staat dat door het bundelen van verkeer op de RijnlandRoute sluipverkeer een

alternatieve snellere route wordt geboden en dat daardoor de verkeersveiligheid en de overlast van lucht en geluid zal verbeteren en dat tevens een aanzienlijke verbetering wordt bereikt op de Churchillaan ter hoogte van de kruising met de Haagweg. Appellante stelt dat het niet waarschijnlijk is dat zich veel verkeer van de N206 zal verplaatsen naar de RijnlandRoute. Dat verkeer op de N206 kan volgens appellante ook zeker niet allemaal sluipverkeer worden genoemd.

Reactie:

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

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

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

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

- 32.26 Appellante stelt dat volgens bladzijde 57 van de toelichting op het Inpassingsplan – als gevolg van de aanleg van de RijnlandRoute – voor 148 woningen 152 hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï moeten worden vastgesteld. Appellante stelt dat dit bepaald geen verbetering van de leefbaarheid lijkt. Dat de provincie daar op dezelfde pagina aan toevoegt dat ze een toename van “de gecumuleerde waarde met maximaal 2 dB (...) ten opzichte van de huidige situatie (bij nagenoeg alle woningen (op twee woningen na))” “akoestisch gezien als een beperkte toename” beschouwt en dat ze “daarom de geluidsbelasting aanvaardbaar (acht)”, geeft er volgens appellante voornamelijk blijk van dat de provincie het logaritmische karakter van de decibel niet begrijpt (3 dB meer > ongeveer 2x zoveel intensiteit).

Reactie:

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

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

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

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

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, blz. 62.

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

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

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

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

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

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

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

- 32.27 Volgens appellante is door het Team Churchill Avenue met kracht van argumenten bestreden dat de Churchill Avenue niet toekomstvast zou zijn in 2030, dat de Churchill Avenue een dekkingstekort zou kennen en dat de tunnel mogelijk niet vergunbaar zou zijn. Appellante stelt dat in strijd met het motiverings- en zorgvuldigheidsbeginsel in de toelichting niet wordt ingegaan op die argumenten.

Reactie:

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

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

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

- 32.28 Appellante lijkt het op dit moment vermelden van het dekkingstekort van de Churchill Avenue misleidend, omdat de variant Zoeken naar Balans intussen ingrijpend is aangepast (en ook nog steeds een dekkingstekort kent) en de Churchill Avenue niet is geoptimaliseerd. Dit nog afgezien van het feit dat een, vergeleken met de variant

Zoeken naar Balans volgens appellante veel goedkopere, boortunnel onder de Churchillaan/Lelylaan niet is onderzocht.

Reactie:

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

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

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, par. 4.2.6.

Dit argument is niet misleidend. De optimalisaties die appellante noemt zijn al meegenomen in het argument. Juist daarin zit het verschil: Zoeken naar Balans was te optimaliseren binnen het beschikbare budget, Churchill Avenue zou niet eens kunnen worden uitgevoerd binnen het beschikbare budget, laat staan kunnen worden geoptimaliseerd.

Overigens moet worden opgemerkt dat een boortunnel niet goedkoper is, maar duurder dan een conventionele gegraven tunnel. De boortunnel kan mede worden gerealiseerd worden omdat de gemeente Voorschoten bereid is gevonden om een deel van de meerkosten van de boortunnel van circa 13 miljoen voor haar rekening te nemen.

- 32.29 Volgens appellante wordt een van de hoofdargumenten om voor Zoeken naar Balans te kiezen volgens de toelichting gevormd door de claim, dat de maatschappelijke baten van Zoeken naar Balans *"bijna twee keer zo hoog (zijn) als de kosten (een factor 1,9). Bij Churchill Avenue is dit 1,3"*. Hierbij wordt volgens appellante ten onrechte niet vermeld, dat deze uitkomst alleen gold voor het GE-scenario en niet voor het (volgens appellante veel beter bij de huidige werkelijkheid aansluitende) lage RC-scenario. Bij dat RC-scenario zijn de kosten namelijk ruim 1,4 x zo hoog als de maatschappelijke baten. In de "MKBA RijnlandRoute Herzien concept-eindrapport" van Tauw d.d. 26 april 2012 wordt berekend dat er bij het lage scenario Regional Communities sprake zal zijn van een negatieve contante waarde van niet minder dan € 335 miljoen. Onder de huidige omstandigheden is het project RijnlandRoute volgens appellante dus maatschappelijk onrendabel en dient het niet te worden uitgevoerd. Appellante wijst er in dit verband nog op dat bij de presentatie op 7 mei 2014 van een CE-rapport door een van de auteurs ervan is verteld dat de kans verwaarloosbaar is dat de feitelijke ontwikkelingen in de nabije toekomst in de buurt van het GE-scenario terecht zouden

komen en dat zij zeer waarschijnlijk in de buurt van het RC-scenario of lager uitkomen.

Reactie:

Het betoog van appellante kan niet gevolgd worden. Binnen de MKBA is ook een scenario met lagere groei (gelijkvormig aan een RC-scenario) doorgerekend. In dat scenario geldt voor beide alternatieven de maatschappelijke baten niet opwegen tegen de maatschappelijke kosten. De onderlinge verhouding blijft echter gelijk, Zoeken naar Balans scoort beter dan Churchill Avenue. Ook wanneer, conform het betoog van appellante, wordt uitgegaan van het lage RC-scenario is de uitkomst van de MKBA dus een reden om voor Zoeken naar Balans te kiezen en niet voor Churchill Avenue.

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

- 32.30 Het lijkt appellante juist een nadeel van de variant Zoeken naar Balans dat er rond Leiden twee aansluitingen op het hoofdwegennet bijkomen. Het gaat volgens appellante immers om twee aansluitingen op het hoofdwegennet die op zich geen toegang tot Leiden (of Voorschoten) geven. Het gaat volgens appellante bovendien om twee aansluitingen waarvoor deels heel weinig (ontwerp)ruimte is, aansluitingen die heel dicht op bestaande aansluitingen liggen en bovendien tussen heel verschillende wegen (de RijnlandRoute enerzijds en de A4 en A44 anderzijds) met allemaal weefvakken ertussen. Dat lijkt appellante vragen om moeilijkheden. Er zouden nieuwe conflictpunten ontstaan en de doorstroming op de rijkswegen zou negatief worden beïnvloed. De veronderstelling dat de twee aansluitingen erbij ervoor zouden zorgen dat het oost-westverkeer beter over de knooppunten langs de A4 en A44 wordt verdeeld lijkt appellante dus twijfelachtig.

Reactie:

In de Nota Voorkeursalternatief is als reden om te kiezen voor het alternatief Zoeken naar Balans genoemd:

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

Zie de Nota Voorkeursalternatief RijnlandRoute, blz. 4.

Anders dan appellante veronderstelt is niet bedoeld dat er voor verkeer van en naar Leiden twee extra aansluitingen op de A4 en A44 komen. De twee nieuwe aansluitingen zijn geen op- en afrit voor het lokale verkeer. De twee nieuwe aansluitingen zijn de aansluitingen van de nieuwe oost-westverbinding van de

RijnlandRoute op de A4 en A44. Het voordeel van de nieuwe oost-westverbinding met de nieuwe aansluitingen op de A4 en de A44 is dat niet al het regionale oost-westverkeer de ene bestaande aansluiting op de A4 (Afrit 7 – N206 / Leiden) en de A44 (afrit 8 – Leiden/N206) hoeft te nemen. Het oost-westverkeer wordt met de RijnlandRoute gespreid over twee aansluitingen op de A4 en twee aansluitingen op de A44.

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

Zie:

- Tracébesluit A4, Toelichting, blz. 18;
- Tracébesluit A44, Toelichting, blz. 19.

Daarmee is gegarandeerd dat de aansluitingen verkeersveilig zijn.

Zie AbRvS 27 december 2012, nr. 201205043/1/R4 (tracébesluit omlegging A9 Badhoevedorp), r.o. 31.1 en 31.2.

De doorstroming op de A4 en A44 komt niet in gevaar. Dit blijkt uit het MER 2^e fase. Sterker nog, door de verdeling van het verkeer over twee aansluitingen op de A4 en twee op de A44 verbetert de doorstroming. Waar in de referentiesituatie in 2020 bij de huidige aansluiting problemen zijn met de doorstroming, is de doorstroming in het alternatief Zoeken naar balans in 2020 goed.

Zie het MER 2e fase, Achtergrondrapport Verkeer, bijlage 12 (Resultaten verkeersafwikkeling in 2020 en 2030).

Vergelijk Tabel B12.3 op blz. 84 (referentie ochtendspits) met Tabel B12.6 op blz. 88 (Zoeken naar Balans ochtendspits) en Tabel B12.21 op blz. 108 (referentie avondspits) met Tabel B12.24 op blz. 112 (Zoeken naar Balans avondspits).

- 32.31 Appellante stelt dat bij de planning van de RijnlandRoute van meet af aan een voor iedereen duidelijke, ook kwantitatieve probleemanalyse van de huidige en de toekomstige verkeersproblemen, inclusief herkomsten en bestemmingen ontbrak. Zonder behoorlijke probleemanalyse kan volgens appellante niet worden vastgesteld en beoordeeld welke problemen er moeten worden opgelost en kan vervolgens ook niet worden beoordeeld of die problemen met de voorgestelde maatregelen wel (kunnen) worden opgelost.

Reactie:

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

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

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

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

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

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

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

- 32.32 Appellante stelt dat ook in de toelichting op het inpassingplan weer ontbreekt een geactualiseerd totaaloverzicht van de gehanteerde prognoses voor de economische groei, de omvang en ruimtelijke verdeling van de (beroeps-)bevolking en het aantal arbeidsplaatsen, de omvang en de ruimtelijke verdeling van de woning- en kantorenbouw en de aanleg van bedrijfsterreinen en de mobiliteit en de verdeling daarvan over de verschillende vervoerswijzen in dit deel van de provincie. Dit is volgens appellante des te opmerkelijker, omdat die variabelen een belangrijke rol spelen bij de verkeersmodellen die de provincie gebruikt bij de beslissing over investeringen in wegaanleg en omdat de uitkomsten daarvan ook de input leveren voor de milieueffectrapporten die de provincie laat vervaardigen.

Reactie:

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

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

Zie:

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

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

Volgens appellante zijn er de volgende onduidelijkheden:

1. De investering wordt in 30 jaar afgeschreven, maar nergens is uit op te maken hoe de meerjarige dekking van de kapitaallasten is geregeld.
2. De kapitaallastenberekening voor de RijnlandRoute is gemaakt tegen de huidige (lage) rentepercentages. Als de provincie in de toekomst leningen moet afsluiten voor de financiering van de RijnlandRoute, is de kans op hogere rentepercentages een risico dat de financiële uitvoerbaarheid onder druk zet.
3. De opdracht aan de Dienst Beheer en Infrastructuur is nergens terug te vinden. Het is opmerkelijk dat vanuit beheer en onderhoud een opdracht wordt gegeven voor nieuwbouw.
4. De kosten van beheer en onderhoud zijn nergens geregeld/gedekt.
5. Als niet alle BTW gecompenseerd wordt, kan dit een significant kostenverhogend effect hebben.
6. In de provinciale begroting voor 2015 is opgenomen dat er in de komende jaren tekorten dreigen te ontstaan. Nu de RijnlandRoute een groot deel van de kapitaal- en beheerslasten bepaald is de economische uitvoerbaarheid ervan twijfelachtig.

Reactie:

De economische uitvoerbaarheid van de RijnlandRoute is gegarandeerd. De totale projectkosten voor de RijnlandRoute bedragen € 869,1 miljoen (prijspeil 2014). De beschikbare dekking bedraagt € 875,2 miljoen (prijspeil 2014). Daarmee is er een overschot op de balans van € 6,1 miljoen.

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

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, par. 8.3.

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

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

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

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

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

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

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

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

De kosten van beheer en onderhoud van het nieuwe areaal hoofdwegennet binnen de RijnlandRoute bedragen € 2,0 miljoen (prijsspeil 2014). Deze worden binnen de Rijksbegroting gedekt.

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

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

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

- 32.34 Volgen appellante voldoet het Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute niet aan de eisen die de Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland 2013 daaraan stelt. Volgens appellante heeft de provincie voor de compensatie voor weidevogelgebieden twee sporen laten verkennen. Het ene spoor heeft betrekking op de inzet van agrarisch natuurbeheer en het andere op reservaatbeheer. In het eerste spoor blijft volgens appellante onduidelijk hoe de provincie tot de conclusie kan komen dat "er voldoende animo (is) bij de leden van de vier omringende

agrarische natuurverenigingen om deel te nemen" en dat er "bovendien (voldoende polders (zijn) en (...) voldoende van omvang om aan te nemen dat de weidevogelcompensatie gerealiseerd kan worden met inzet van agrarisch natuurbeheer". Bovendien gaat het er volgens appellante niet om of dit alles voldoende is "om weidevogelcompensatie te realiseren" met boerennatuurbeheer, maar of dit alles voldoende compensatie oplevert. Het antwoord op die vraag blijft het Mitigatie- en Compensatieplan volgens appellante schuldig.

Reactie:

Door de aanleg van de RijnlandRoute in de Papenwegse polder gaat weidevogelareaal verloren. Door de provincie is deze polder aangemerkt als belangrijk weidevogelgebied. Omdat de ingreep leidt tot verlies van in de Verordening Ruimte als belangrijk aangemerkt weidevogeleefgebied moet niet alleen het areaal verlies, maar ook de verstoring worden gemitigeerd en gecompenseerd. De verdiepte ligging, de geluidwerende voorzieningen en aangepaste verlichting hebben een mitigerend effect vanwege de beperking van de verstoring. Voor de resteffecten is berekend dat er door de aanleg circa 3 hectare verdwijnt en dat vanwege verstoring, berekend op basis van extra geluidverstoring (plansituatie ten opzichte van de huidige situatie), sprake is van een opgave van circa 16 hectare compensatie. Tenslotte is er door verlies en herinrichting van geschikt areaal in de Stevenshofjespolder circa 3 hectare compensatie benodigd. De totale opgave bedraagt derhalve circa 22 hectare. Voor alle opgaven worden compensatiemogelijkheden zoveel mogelijk uitgewerkt in de directe omgeving buiten de door de ingreep verstoorde zone.

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

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

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

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

Zie het Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute (bijlage 9 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 31.

Om de uitvoerbaarheid van de compensatieopgave te vergroten zijn twee sporen verkend.

Spoor 1 bestaat uit het realiseren van de compensatieopgave door middel van particulier natuurbeheer c.q. agrarisch natuurbeheer op gronden die nu nog bij agrariërs in eigendom zijn. De inzet van agrarisch natuurbeheer is voor de vaststelling van het Inpassingsplan onderzocht. Daartoe is met vertegenwoordiging van agrarische

natuurverenigingen een overzicht gemaakt van 'kansrijke polders'. 'Kansrijk' betekent in dezen dat de polder voldoet aan de uitgangspunten voor compensatie en dat de agrarische natuurverenigingen hebben laten weten dat er vermoedelijk animo zal zijn voor invulling van de compensatieopgave. De polders die door het bevoegd gezag als kansrijk zijn aangemerkt zijn: Papenwegse Polder (gedeeltelijk), Westeindsepolder, Grote Drooggemaakte polder, Zwet- en Grootte Blankaardpolder, Polder Groenendijk, Oostbroekpolder, Duivenvoordse Veenzijdse polder, Polder Elsbroek en Polder Hoogeweg/Elsgeest. Deze polders zijn (vrijwel) allemaal in de nabijheid van het tracé van de RijnlandRoute.

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

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

- 32.35 Appellante stelt dat het in strijd met artikel 6.3 van de Beleidsregel Compensatie niet duidelijk is hoe het verlies aan waarden zal worden gecompenseerd en bevat het plan ook geen kaart met de ligging van het compensatiegebied. Het blijft ook onduidelijk of de weidevogelverliezen door de RijnlandRoute wel helemaal worden goedge maakt "aansluitend aan of nabij het gebied van de ingreep", laat staan dat "het compensatiegebied door het bevoegd gezag planologisch (wordt) vastgelegd en wordt toegezien op een adequate bescherming in het toepasselijk bestemmingsplan" (artikel 7.2) en laat staan dat duidelijk is "hoe en wanneer de compenserende maatregelen zullen worden uitgevoerd en afgerond en hoe het beheer van het compensatiegebied geregeld is" (artikel 7.4).

Reactie:

Van strijd met artikel 6, lid 3, van de Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland 2013 is geen sprake. Een kaart met de ligging van het compensatiegebied conform spoor 1 is wel degelijk opgenomen.

Zie het Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute (bijlage 9 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 33.

Uit de kaart volgt dat de compensatiegronden gelegen zijn aansluitend aan of nabij het gebied van de ingreep.

Het compensatiegebied heeft al de juiste bestemming voor weidevogelgebied. Een wijziging van het bestemmingsplan als bedoeld in artikel 7, lid 2, van de Beleidsregel is niet nodig.

Artikel 7, lid 4, van de Beleidsregel bepaalt dat de initiatiefnemer en het bevoegd gezag een compensatieovereenkomst sluiten waarin is aangegeven waar, hoe en wanneer de compenserende maatregelen zullen worden uitgevoerd en afgerond en hoe het beheer van het compensatiegebied is geregeld. Deze bepaling is op het Inpassingsplan niet van toepassing. Initiatiefnemer is in dit geval de provincie Zuid-Holland, bevoegd gezag zijn GS van Zuid-Holland. Dat zou betekenen dat een overeenkomst zou moeten worden gesloten tussen dezelfde rechtspersoon (de provincie Zuid-Holland). Dat is niet mogelijk. Artikel 7, lid 4, Beleidsregel is voor die situatie niet geschreven. De informatie die in de overeenkomst zou komen te staan is opgenomen in het Mitigatie- en compensatieplan en verder uitgewerkt in de Visie voor mitigerende en compenserende maatregelen voor de RijnlandRoute.

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

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

- 32.36 Appellante wijst erop dat zij in haar zienswijze al had aangegeven dat er – ingeval de provincie de weidevogelverliezen wil compenseren door reservaatvorming – bij de leden van de betreffende agrarische natuurverenigingen weinig animo zal zijn om grond, waar zij al jaren aan weidevogelbeheer doen, af te staan voor compensatie van weidevogelverliezen die de provincie zelf veroorzaakt. Appellante stelt verder dat het niet controleerbaar is hoeveel alle mitigerende en compenserende maatregelen bij elkaar gaan kosten, nu de provincie niet heeft kunnen kiezen tussen de twee mogelijkheden voor compensatie; de inzet van agrarisch natuurbeheer en reservaatbeheer.

Reactie:

De stelling van appellante is niet juist. Voor spoor 2 zijn in ieder geval gronden gereserveerd met een oppervlakte van 24 en 21 hectare. Het gaat om gronden die in beheer zijn bij de Dienst Beheer Landbouwgronden. Daarmee hoeft er dus geen sprake te zijn van discussie over het afstaan van gronden door agrarische natuurverenigingen.

Zie het Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute (bijlage 9 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 33 en 34.

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

Bijdrage F.H.J. von der Assen

- 32.37 Appellante stelt dat in algemene zin moet worden opgemerkt dat een deugdelijke verantwoording van de keuze voor "Zoeken naar Balans Optimaal" ontbreekt. Volgens appellante wordt nergens in de Toelichting aannemelijk gemaakt dat dit het juiste tracé is en dat het de voorkeur zou verdienen boven alternatieven zoals het aanpakken van knelpunten in de bestaande route (zgn. no-regretmaatregelen).

Reactie:

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

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

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

Een alternatief met de zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande N206-route aan de oostkant en de westkant van Leiden is onderzocht als variant Zoeken naar Balans A. Uit het MER 2e fase volgt dat deze variant voor de langere termijn geen probleemoplossend vermogen heeft. Om die reden is hier niet voor gekozen. Zie in dit verband de reactie hierboven onder 32.20.

- 32.38 Volgens appellante loopt het ZnB Optimaal-tracé van de RijnlandRoute door of langs een groot aantal polders die alle deel uitmaken van het provinciaal landschap Duin, Horst en Weide. De Papenwegsepolder en de Groote Westeindsche polder zijn volgens appellante aangewezen als "belangrijke weidevogelgebieden" en voor de

Papewegsepolder en de Oostvlietpolder geldt bovendien een opgave tot realisatie van een ecologische verbindingszone. Het gestelde op blz. 43 respectievelijk 47 van de Toelichting op het TB A4 respectievelijk A44, waar staat dat er binnen het plangebied geen (bestaande of) nieuwe EHS ligt is hier volgens appellante mee in strijd.

Reactie:

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

Zie de Toelichting op het Tracébesluit A44, blz. 49 en 50.

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

- 32.39 Appellante stelt dat met de aanleg van de volledige aansluiting van de RijnlandRoute op de A44 de voorziene ondergrondse faunapassage Maaldrift door zijn ligging en de combinatie met het fietspad van niet meer dan symbolische betekenis zal zijn. Dat leidt volgens appellante tot kapitaalvernietiging omdat andere investeringen in een robuuste ecologische verbinding hun waarde verliezen.

Reactie:

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

Zie artikel 10, lid 3, Tracébesluit A44 (tabel 10.1, onder "Barrièrewerking").

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

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

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

- 32.40 Appellante stelt dat de aanleg van de RijnlandRoute door de polders evident in strijd is met het "nee tenzij"-principe voor EHS en belangrijke weidevogelgebieden. Voor zover volgens appellante al sprake is van groot maatschappelijk belang zijn er volgens appellante zeker reële alternatieven voorhanden, te weten de no-regretmaatregelen dan wel de aanleg van een (boor)tunnel volgens het Churchillaantracé of het Spoortracé.

Reactie:

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

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

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

Daarbij was het Spoortracé zoveel duurder dan de overige alternatieven (ruim € 300 miljoen duurder dan de duurste variant van de overige alternatieven) dat het reeds daarom geen reëel alternatief was. Bovendien geldt ook voor dit alternatief dat een

(boor)tunnel met de gewenste aansluitingen voor het onderliggend wegennet van Leiden op de doorgaande tunnelbuis in elke richting qua functionaliteit niet is voorzien in de tunnelwetgeving en zich niet goed verhoudt met de daarin opgenomen tunnelveiligheidseisen.

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

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

- 32.41 Appellante stelt dat, waar er in de toelichtingen op het Inpassingsplan en de Tracébesluiten wordt gesteld dat de aanleg van de RijnlandRoute niet tot significante negatieve effecten op Natura 2000-gebieden in de duinen leidt, (Coepelduynen en Meijendel/Berkheide) over het hoofd wordt gezien dat het Natura 2000-netwerk deel uitmaakt van de EHS en dat de instandhouding van dit netwerk onmogelijk is zonder bescherming van de ecologische verbindingzones. Ook wordt volgens appellante ten onrechte voorbijgegaan aan de effecten van de aanleg van de weg op andere Natura 2000-gebieden, zoals met name De Wilck en Kennemerland Zuid, die volgens appellante voor hun functioneren mede afhankelijk zijn van robuuste ecologische verbindingen tussen de kust en het achterland. Tenslotte is het beweerd ontbreken van significante negatieve effecten volgens appellante in tegenspraak met het feit dat voor de RijnlandRoute een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 is aangevraagd.

Reactie:

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

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

Zie de Natuur- en voortoets 2^e fase MER (bijlage 44 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), par. 6.4 en 6.5 en 7.1.

Dat een vergunning is aangevraagd op grond van artikel 19d van de Nbw 1998 is niet in tegenspraak met de conclusie dat significante negatieve effecten kunnen worden uitgesloten. Conform artikel 19d van de Nbw wordt een vergunning aangevraagd als significante negatieve effecten niet reeds in de voortoets kunnen worden uitgesloten. Dat was zo voor de Natura 2000-gebieden Meijndel en Berkheide en Coepelduynen. In dat geval bepaalt artikel 19f van de Nbw dat een passende beoordeling wordt gemaakt. Conform artikel 19g van de Nbw 1998 wordt de vergunning verleend indien uit de passende beoordeling volgt dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast. Uit de passende beoordeling voor de RijnlandRoute volgt dat de natuurlijke kenmerken van de onderzochte Natura 2000-gebieden met zekerheid niet worden aangetast.

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

- 32.42 Volgens appellante is door de provincie systematisch de verplichte alternieventoets voor weidevogelleefgebied genegeerd. Volgens appellante is steeds geredeneerd: er is sprake van een verlies of aantasting van belangrijk weidevogelgebied en derhalve zal er gemitigeerd en gecompenseerd worden. Volgens appellante zal er echter eerst moeten worden aangetoond dat er geen reële alternatieven zijn.

Reactie:

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

- 32.43 Volgens appellante zijn de Natuurtoets en de Veldinventarisaties zeer gebrekkig en gebaseerd op absoluut onvoldoende inventarisatiewerk en literatuuronderzoek. Volgens appellante wordt dat door de onderzoekers impliciet onderkend. Zij wijst erop dat op blz. 9 van de Veldinventarisaties van februari 2014 staat: "Het momenteel gehanteerde detailniveau in het MER en de natuurtoets is niet voldoende voor juridisch houdbare bepaling van de effecten en daarmee van wijze en omvang van mitigatie dan wel compensatie".

Reactie:

Appellante citeert één zin, waardoor de betekenis totaal verdraaid wordt. De geciteerde zin staat in par. 1.1 van de Veldinventarisaties. Die heet niet voor niets "Aanleiding". Toegelicht wordt dat het detailniveau van de informatie die er op dat moment ligt voldoende was voor het MER, maar onvoldoende gedetailleerd om het Inpassingsplan vast te stellen. Dat is juist de reden waarom de betreffende Veldinventarisaties zijn gedaan. Met de Veldinventarisaties ligt er wel degelijk voldoende informatie.

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

- 32.44 Volgens appellante is de opsomming van beschermde dier- en plantensoorten zeer willekeurig en kennelijk niet gebaseerd op een gedegen gebiedskennis en/of veldbiologisch inzicht. Appellante wijst erop dat op blz. 41 van de Natuurtoets wordt gesteld dat beschermde grondgebonden zoogdieren niet aanwezig zijn in het plangebied. Volgens appellante herbergen alleen de Papenwegsepolder en de Zuidwijkse polder echter al de volgende (rode lijst) grondgebonden zoogdieren die ingevolge de Flora- en faunawet strikte bescherming genieten: bosmuis, eekhoorn, egel, haas, hermelijn, konijn, ree, veldmuis en vos.

Reactie:

De stelling van appellante kan niet gevolgd worden.

De bosmuis, de egel, de haas, de hermelijn, het konijn, de ree, de veldmuis en de vos zijn geen strikt beschermde soorten (tabel 3-soorten) op grond van de Flora- en faunawet. Het zijn algemene, niet bedreigde soorten (tabel 1-soorten). Voor tabel 1-soorten geldt een algemene vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet. Hiervoor hoeft bij de uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting geen ontheffing te worden aangevraagd.

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

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

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

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

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

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

32.45 Appellante stelt dat in het Rapport Veldinventarisaties RijnlandRoute van september 2014 tegenstrijdige informatie wordt verschaft. Volgens appellante wordt op blz. 32 gesteld dat beschermde soorten vaatplanten in het plangebied niet voorkomen, terwijl op blz. 69 het voorkomen van de beschermde soorten Zwanebloem en Smalle waterweegbree wordt vermeld.

Reactie:

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

Op blz. 32 staat:

"2.8 Vaatplanten

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

Op blz. 69 staat:

"3.8 Vaatplanten

Zoals aangegeven in par. 2.8 is nader onderzoek naar vaatplanten niet nodig geacht, en derhalve niet uitgevoerd. Tijdens het veldonderzoek naar andere beschermde soortgroepen zijn ook geen (strikt) beschermde vaatplanten waargenomen. Wel zijn de volgende vaatplanten van tabel 1 en/of de Rode Lijst waargenomen, waarvoor bij dit voornemen een vrijstelling van de Flora- en faunwet geldt:

- Smalle waterweegbree bij monsterpunt 7 tijdens het onderzoek naar de Platte schijfhoren
- Zwanebloem bij monsterpunt 4 en 7 tijdens het onderzoek naar de Platte schijfhoren en in verschillende sloten in de Ommedijkse polder."

De 2 passages zijn duidelijk met elkaar in overeenstemming en verwijzen zelfs naar elkaar. Wat appellante over het hoofd ziet is dat de smalle waterweegbree en de zwanebloem onder "tabel 1-soorten/ rode lijst soorten" vallen en niet onder (strikt) beschermde soorten zoals bedoeld op bladzijde 32.

32.46 Volgens appellante blijkt dat de onderzoekers zich ten aanzien van vogels voornamelijk hebben gericht op (jaarrond beschermde) nesten van huismus, buizerd en boerenzwaluw. Volgens appellante is ten onrechte het belang van de polders voor andere soorten broedvogels niet of onvoldoende in de beschouwingen betrokken. Voorts heeft het er volgens appellante de schijn van dat slechts broedvogels als beschermd worden beschouwd. Volgens appellante wordt ten onrechte voorbijgegaan aan het belang van de polders voor trekvogels die eveneens strikte bescherming genieten ingevolge de Flora- en faunawet. Volgens appellante leidt de aanleg van de

RijnlandRoute voor de grutto en de kievit tot aanzienlijke aantasting van de functionele leefomgeving en doet het daarmee afbreuk aan de gunstige staat van instandhouding.

Reactie:

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

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

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

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

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

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

- 32.47 Volgens appellante druist de aanleg van de RijnlandRoute in tegen de letter dan wel de geest van het verdrag van Bern inzake het behoud van de Europese natuur en natuurlijke habitats, Bonn inzake het behoud van trekkende wilde diersoorten, en het Biodiversiteitsverdrag.

Reactie:

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

- 32.48 Volgens appellante worden in het Mitigatie- en Compensatieplan maatregelen voorgesteld die in strijd zijn met de wet. Appellante wijst erop dat wordt voorgesteld om voor aanvang van het broedseizoen bomen en struiken te verwijderen en potentiële broedplaatsen door regelmatig omploegen, betreden of met folie bedekken ongeschikt te maken. Volgens appellante is dat in strijd met artikel 2 van de Ffw (algemene zorgplicht) en artikel 11 (verbod verstoren nesten).

Reactie:

De stelling van appellante kan niet gevolgd worden. Door vóór het broedseizoen potentieel broedgebied ongeschikt te maken, wordt juist voorkomen dat nesten worden gemaakt. Zo kan van het verstoren van nesten (en dus overtreding van de verbodsbepalingen uit de Ffw) juist geen sprake zijn.

- 32.49 Appellante stelt dat er al te gemakkelijk vanuit wordt gegaan dat een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet geen problemen zal opleveren. Appellante stelt dat het verlenen van de Flora- en faunawetontheffing problematisch zal zijn omdat voor vogels een beperkt aantal belangen voor ontheffing geldt. Er mag geen afbreuk worden gedaan aan de gunstige staat van instandhouding en er mag geen sprake zijn van alternatieven. Vrijstelling of ontheffing van de bepalingen van de Flora- en faunawet zal naar de mening van appellante niet mogelijk zijn zonder in conflict te komen met de EU-richtlijnen en internationale verdragen.

Reactie:

De vraag of voor de uitvoering van het plan een vrijstelling geldt, dan wel een ontheffing op grond van de Ffw nodig is en zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, komt in pas aan de orde in een procedure op grond van de Ffw. Op dit moment, bij de toetsing van het Inpassingsplan en de Tracébesluiten, zijn deze vragen nog niet aan de orde.

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

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

Zie de Toelichting, par. 6.9.

32.50 Volgens appellante wordt op diverse specifieke punten door de provincie in de Nota van Antwoord gereageerd met de algemeen mededeling dat de Commissie voor de m.e.r. van oordeel is dat het MER en de aanvulling daarop tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen in de besluitvorming over het Inpassingsplan (blz. 90 Nota van Antwoord). Appellante stelt dat het feit dat er voldoende informatie is nog niet betekent dat daarmee de keuze voor het ZnB-O-tracé gerechtvaardigd is. Op een verzoek om serieuze aandacht te besteden aan alternatieven voor het ZnB-O-tracé, zoals de aanpak van verkeersknelpunten ten oosten en westen van Leiden, antwoordde GS zonder nadere motivering dat aan dit verzoek geen gevolg wordt gegeven (blz. 175 Nota van Antwoord). Op de stelling dat er rekening gehouden moet worden met de ambities die zijn vastgelegd in het Pact van duivenvoorde reageerde GS volgens appellante met: Deze mening deelt de provincie niet (blz. 103 Nota van Antwoord). Deze voorbeelden dienen volgens appellante om aan te tonen dat met name bij de provincie sprake is geweest van fixatie op de realisering van het in het coalitieakkoord overeengekomen tracé, waarbij de redelijkheid en de noodzaak om besluiten deugdelijk te motiveren dikwijls uit het oog zijn verloren.

Reactie:

Appellante verwijst niet naar de Nota van Antwoord Inpassingsplan, maar naar de Nota van Antwoord MER en voorontwerp inpassingsplan RijnlandRoute. De inspraak op het MER en het voorontwerp-inpassingsplan is per thema gerubriceerd van een antwoord voorzien. De inspraak van appellante is behandeld onder volgnummer (B)235. Daarbij is niet op ieder argument ter ondersteuning van een zienswijze afzonderlijk ingegaan. Dat doet aan het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan niet af.

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

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

Een alternatief met de zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande N206-route aan de oostkant en de westkant van Leiden is onderzocht als variant Zoeken naar Balans A.

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

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

32.51 Met betrekking tot landschap wijst appellante op het strandwallenlandschap tussen Den Haag en Leiden dat door het ZnB-O-tracé zal worden doorkruist. Volgens appellante is het strandwallenlandschap onderdeel van het Provinciale Landschap Duin, Horst en Weide en aangewezen als EHS topgebied en Kroonjuweel cultuurhistorie. Het gebied is volgens appellante tevens opgenomen als Belvédère gebied en aangewezen als het grootste beschermde dorpsgezicht van Nederland. Met het Landschapsontwikkelingsplan (LOP) Duin, Horst en Weide geven de gemeenten Wassenaar, Voorschoten en Leidschendam-Voorburg volgens appellante uitvoering aan hun verantwoordelijkheden voor hun deel van de voormalige Rijksbufferzone Den Haag-Leiden-Zoetermeer. Volgens appellante staat de aanleg van het ZnB-O-tracé haaks op de maatregelen die de drie gemeenten willen treffen en zal het de effectiviteit ervan ernstig schaden.

Reactie:

Relativiteitsvereiste

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

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

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

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

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

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, par. 5.3.1.

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

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

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

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

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, par. 5.3.

- 32.52 Volgens appellante zijn de RijnlandRouteplannen in redelijkheid niet te rijmen met de ambities op het gebied van natuur en landschap zoals verwoord in de Visie Ruimte en Mobiliteit Zuid-Holland, de Regionale Structuurvisie Holland Rijnland en de provinciale Groenagenda. Volgens appellante wordt in het voor de provincie bindende Gebiedsprofiel Duin, Horst en Weide als een van de hoofdambitie het veiligstellen van de groen verbinding tussen kust en Groene Hart genoemd. Daarnaast wordt in het Gebiedsprofiel volgens appellante gesteld "Tevens dienen broed- en foerageergebieden voor weidevogels behouden en versterkt te worden". Volgens appellante kan men in gemoede niet enerzijds dit als beleid uitdragen en anderzijds een snelweg met verkeersknooppunt aanleggen dwars door de laatste groene verbinding van betekenis tussen kust en Groene Hart. Volgens appellante wordt deze onverenigbaarheid van doelstellingen impliciet erkend in de Nota van Antwoord, waar staat dat het een "uitdaging is om de RijnlandRoute, die het landschap doorsnijdt, en de bescherming van dat landschap zoveel mogelijk complementair aan elkaar te laten zijn".

Reactie:

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

Het Gebiedsprofiel Duin Horst Weide houdt juist al rekening met de aanleg van de RijnlandRoute.

Zie het Gebiedsprofiel Duin Horst Weide, blz. 21, onder "Ontwikkelingen" (deze bladzijde is als **Bijlage 44** bij dit verweerschrift gevoegd).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In dat verband is het volgens appellante navrant om op blz. 16 van het Mitigatie- en Compensatieontwerp te moeten lezen dat realisatie van een ecoduct over de A44 wordt afgewezen omdat dit de openheid van het landschap zou ontsieren. Ook hier schiet volgens appellante de motivering van de keuze voor een fly-over (TB A4) en een ondergrondse ecopassage (A44) tekort.

Reactie:

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

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

Zie bijvoorbeeld:

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

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

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

33 Stichting Belangenbehartiging Oostvlietpolder

Appellante is gevestigd te Leiden en heeft ten doel de behartiging van gemeenschappelijke belangen aangaande de Oostvlietpolder ten behoeve van belanghebbenden in de ruimste zin van het woord.

De zienswijze van appellante omtrent het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan onder hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.3 (aanvullend voor appellante).

Het beroep van appellante richt zich tegen het Inpassingsplan.

Beroepsgronden

- 33.1 Appellante stelt dat in het inpassingsplan ten onrechte niet wordt voorzien in veilige aansluitingen van zowel de Vlietweg als de Vrouwenweg op de Europaweg (N206). Het inpassingsplan voorziet in twee haakse aansluitingen, maar dat kan op een weg waar 80 km/uur wordt gereden niet als 'verkeersveilige oplossing' worden gezien. Ook het als mogelijkheid genoemde plaatsen van 50 km borden vóór de aansluiting van de Vrouwenweg zal de veiligheid niet garanderen. In de praktijk gaat men namelijk pas afremmen bij de Lammebrug en de achterliggende verkeerslichten. Dat is nadat men de aansluiting is gepasseerd. Zeker tijdens spitsuren is invoegen op de Europaweg vanaf de genoemde aansluitingen een riskante bezigheid die vaak tot gevaarlijke situaties leidt omdat men van het aanstormend verkeer niet echt een gelegenheid krijgt om in te voegen.

Reactie:

De verkeersintensiteit op de Europaweg zal door de aanleg van de RijnlandRoute toenemen (met circa 40%). Door de verbreding naar 2x2 rijstroken zal echter ook de capaciteit van de weg toenemen. De I/C-verhouding op de Europaweg is in de huidige situatie 1,0 c.q. 0,85. Dit wordt in de toekomstige situatie 0,75 c.q. 0,69. De I/C-verhouding op de Europaweg zal dus verbeteren in de toekomstige situatie.

In het ontwerp van de RijnlandRoute wordt de noordoostelijke tak van het kruispunt Europaweg – Vrouwenweg circa 100 meter richting de A4 geplaatst om de uitvoering van de nieuwe Lammebrug mogelijk te maken.

Door de aanleg van de RijnlandRoute wordt de verkeersveiligheid van de aansluiting van de Vrouwenweg en de Vlietweg op de Europaweg verbeterd. Het worden twee aparte aansluitingen. De verbetering wordt met name gerealiseerd door het voorkomen van linksafslaand verkeer door het plaatsen van een fysieke barrière in de middenberm.

In de toekomst is het alleen nog mogelijk om rechtsaf te slaan naar of vanuit de Vlietweg en de Vrouwenweg. Er blijft overigens nog steeds sprake van een volledige aansluiting. Het verkeer kan de Europaweg ook ongelijkvloers kruisen via de onderdoorgang bij de Lammebrug. Deze wordt verhoogd, zodat ook vrachtverkeer daar gebruik van kan maken.

Verder komt als gevolg van de RijnlandRoute de bestaande vrijliggende baan voor bussen en vrachtverkeer aan de noord-oostzijde van de aansluiting van de Vrouwenweg te vervallen. Verkeer dat uit de Vrouwenweg komt, hoeft zich daardoor niet meer te focussen op twee aparte rijbanen, maar alleen die van de Europaweg. Met name voor langere voertuigen zoals vrachtwagens en auto's met aanhanger zal dit een verbetering van de verkeersveiligheid betekenen. Wel moet het verkeer dat in de richting van Voorschoten wil op de meest linkse rijstrook invoegen en daarvoor één rijstrook oversteken.

De maximale snelheid op de Europaweg is momenteel 80 km/uur. Voor een aansluiting zoals de Vrouwenweg en de Vlietweg op een dergelijke weg is het beter dat de snelheid lager is. Daarom is de gemeente Leiden voornemens de bebouwde kom grens te verplaatsen waardoor de maximale snelheid ter hoogte van de aansluiting van de Vrouwenweg 50 km/uur zal worden.

Samengevat neemt de overzichtelijkheid en de verkeersveiligheid van de aansluiting toe.

Zie voor de situatie bij de Vlietweg en de Vrouwenweg voor en na de verbreding van de Europaweg **Bijlage 48** bij dit verweerschrift.

- 33.2 Appellante stelt dat aansluitingen in de vorm van twee halve turbo-rotondes, dan wel het aanbrengen van in- en uitvoegstroken van voldoende lengte, een veilige invoegmogelijkheid mogelijk maken en derhalve in het inpassingsplan dienen te worden opgenomen.

Reactie:

Met het Inpassingsplan wordt, zoals opgemerkt in de reactie onder 33.1, voorzien in een verkeersveilige oplossing voor de aansluiting van de Vrouwenweg en de Vlietweg op de Europaweg.

Overigens is het uitvoeren van de door appellante voorgestelde maatregel op deze locatie fysiek gezien niet mogelijk. Met uitvoering van de RijnlandRoute wordt de noordoostelijke tak van het kruispunt Europaweg – Vrouwenweg circa 100 meter

richting de A4 verplaatst om de uitvoering van de nieuwe Lammebrug mogelijk te maken. Het kruispunt wordt hiermee feitelijk in twee stukken verdeeld.

Het aanleggen van halve turbotondes op de locaties waar in het RijnlandRoute ontwerp de nieuwe aansluitingen zijn voorzien, is niet mogelijk. Ter hoogte van de zuidwestelijke aansluiting is er te weinig ruimte en zijn de hoogteverschillen te groot. Ter hoogte van de noordoostelijke aansluiting is er een fors extra ruimtebeslag nodig. Ook is een invoegstrook van de Vrouwenweg / Vlietweg naar de Europaweg vanwege de verkeersveiligheid niet gewenst. Een oprit kan namelijk leiden tot een situatie dat men alsnog niet kan invoegen en aan het einde van de oprit stilstaat. Invoegen zou in dat geval gecompliceerder worden dan met de nu gekozen oplossing het geval is.

34 Stichting tot Behoud van Cultuurhistorische Buitenplaatsen

*Appellante is eigenaresse van de buitenplaats Berbice, gelegen aan de Leidseweg 221 (2253 AE) te Voorschoten. De situatie van appellante is aangegeven op **Bijlage 49**.*

De zienswijze van appellante omtrent het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder A061 (aanvullend voor appellante).

Het beroep van appellante richt zich tegen het Inpassingsplan, in het bijzonder tegen de geprojecteerde boortunnel tussen het hoofdhuis van de buitenplaats en de voormalige Zilverfabriek aan de Leidseweg 221.

Beroepsgronden

- 34.1 Appellante stelt dat uit in opdracht van de provincie uitgevoerd onderzoek blijkt dat door de aanleg van de boortunnel de grond onder de zuidwestzijde van het hoofdhuis kan dalen met 9 tot 23 mm. Nu deze bodemdaling niet optreedt aan de andere zijde van het hoofdhuis vreest appellante voor scheurvorming en andere schade aan het hoofdhuis. Volgens appellante had de provincie haar in de gelegenheid moeten stellen om op kosten van de provincie een contra-expertise te laten opstellen op het onderzoek van de provincie.

Reactie:

In opdracht van de provincie Zuid-Holland is door Grontmij Nederland B.V. onderzoek verricht naar de effecten van de aanleg van de boortunnel op de gebouwen die binnen het invloedsgebied van de tunnel zijn gelegen. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in het rapport Belendingen RijnlandRoute, Klasse-indeling panden en invloedsbepaling, d.d. 20 januari 2015.

Het rapport is als **Bijlage 11** bij dit verweerschrift gevoegd.

In paragraaf 2.3 en paragraaf 5.2 van dit rapport wordt specifiek ingegaan op de zogenaamde relatieve zettingsverschillen. Dit is het effect dat optreedt indien de zetting aan één zijde van een pand anders is dan de zetting aan de andere kant. Voor het hoofdhuis van de buitenplaats Berbice wordt geconcludeerd dat het relatieve zettingsverschil – ruim – binnen de voor relatieve zettingsverschillen gestelde grenzen blijft.

Zie tabel 5.1 van het rapport.

Het is daarom niet noodzakelijk om voor het pand maatregelen te treffen om scheurvorming of andere schade te voorkomen. Dit laat uiteraard onverlet dat het pand voorafgaand aan de aanleg van de boortunnel zal worden geïnspecteerd en dat een adequate monitoring zal plaatsvinden tijdens de werkzaamheden aan de boortunnel. Indien nodig wordt op basis van de resultaten van de monitoring het uitvoeringsproces direct aangepast om schade aan de buitenplaats te voorkomen.

Voor Provinciale Staten bestaat geen aanleiding om aan de juistheid van het onderzoek van Grontmij Nederland B.V. te twijfelen. Het onderzoek is inmiddels ter beschikking gesteld aan appellante. Het staat appellante vrij om een contra-expertise te laten opstellen. Er bestaat geen reden om dit onderzoek op kosten van de provincie te laten verrichten.

- 34.2 Appellante stelt dat Provinciale Staten in de Nota van Antwoord slechts algemeen en oppervlakkig zijn ingegaan op haar zienswijzen. In haar zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan heeft appellante naar voren gebracht dat zij bezwaren heeft ten aanzien van het recht van opstal, omdat de geboorde tunnel onder de zuidwestelijke muur van het hoofdhuis doorgaat. Volgens appellante leidt een tracé dat niet dan wel midden onder de bebouwing doorloopt tot minder schade. Door in de Nota van Antwoord te verwijzen naar de thematische beantwoording "Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie", "Aanbestedings- en uitvoeringsfase" en "Mer" zou gehandeld zijn in strijd met het zorgvuldigheids- en motiveringsbeginsel.

Reactie:

Over het ontwerp-Inpassingsplan zijn in totaal 238 zienswijzen naar voren gebracht. Gelet op dit grote aantal zienswijzen hebben Provinciale Staten ervoor gekozen om de zienswijzen thematisch te beantwoorden. Bij deze keuze heeft onder meer een rol gespeeld dat veel indieners dezelfde onderwerpen aan de orde hebben gesteld. Waar de individuele situatie van een indiener daartoe aanleiding gaf, is ingegaan op die specifieke situatie. Daartegen verzet artikel 3:46 van de Awb zich niet. Dat niet op ieder argument ter ondersteuning van een zienswijze afzonderlijk is ingegaan, betekent niet dat Inpassingsplan is vastgesteld in strijd met het zorgvuldigheids- en motiveringsbeginsel.

Zie (o.m.):

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

- 34.3 Volgens appellante handelt de provincie onzorgvuldig nu na het indienen van haar zienswijze de provincie niet met haar over het recht van opstal heeft overlegd.

Reactie:

De stelling kan niet worden gevolgd. Sinds de zomer van 2014 vindt overleg plaats tussen appellante en de provincie Zuid-Holland over het te vestigen recht van opstal. Recentelijk, op 24 februari jl., is een opname ter taxatie geweest.

- 34.4 Onduidelijk is waarom er voor gekozen is de boortunnel onder de rand van het hoofdhuis te laten gaan. Evenmin is duidelijk waarom er voor is gekozen om de boortunnel aan de andere zijde onder de rand van de voormalige Zilverfabriek te leggen. Volgens appellante is niet uitgesloten dat er minder schadelijke gevolgen ontstaan, indien de tunnel niet onder de randen maar in het geheel onder een van de panden zou worden gelegd.

Reactie:

Bij de keuze voor de locatie en de diepte van de tunnel gold als uitgangspunt dat het risico op schade aan gebouwen minimaal is en dat het wegalignment aan de vereisten voldoet. Een verplaatsing waarbij de tunnel niet onder de randen maar in het geheel onder een van de panden zou worden aangelegd, was om deze reden niet mogelijk.

In het vorenstaande onder 34.1 is al aangegeven dat het relatieve zettingsverschil voor het landhuis Berbice binnen de voor relatieve zettingsverschillen gestelde grenzen blijft. Gelet op de diepte waarop de tunnel wordt gerealiseerd, zullen geen schadelijke gevolgen ontstaan voor de buitenplaats Berbice. Uit voornoemd onderzoek van Grontmij Nederland B.V. volgt dat hetzelfde geldt voor de voormalige Zilverfabriek.

- 34.5 Appellante stelt dat de boortunnel minder diep komt te liggen dan aanvankelijk was aangegeven. Volgens appellante kan dit effecten hebben op de bodemdaling aan de oppervlakte.

Reactie:

Ter plaatse van de buitenplaats Berbice wordt de tunnel aangelegd op een diepte van NAP -27 meter. In het oorspronkelijke ontwerp lag de boortunnel ongeveer 2 meter dieper. Dit leidde echter tot te steile hellingen voor het vrachtverkeer in de tunnel richting de aansluiting op het viaduct over de A4. Daarom is in het (ontwerp-)Inpassingsplan besloten om de tunnel op de hiervoor genoemde diepte van NAP -27 meter aan te leggen.

Het verschil voor de bodemdaling aan de oppervlakte is naar verwachting hooguit 1 millimeter en daarmee volgens Provinciale Staten verwaarloosbaar.

- 34.6 Appellante is beducht voor trillingseffecten op haar gebouw vanwege het boren van de tunnel.

Reactie:

De ervaring met andere tunnelprojecten leert dat trillingen vanwege het proces van tunnelboren verwaarloosbaar zijn. De vrees van appellante voor trillingseffecten op haar gebouw vanwege het boren van de tunnel is, mede gelet op de diepte waarop geboord wordt, ongegrond.

- 34.7 Appellante stelt dat beter gemotiveerd had moeten worden welke effecten de aanleg van de boortunnel kan hebben op de grondwaterstand, ook kortdurend tijdens de aanleg van de tunnel. Zij vreest dat de bomen op de buitenplaats worden aangetast door een wijziging in de grondwaterstand. Verder is het volgens appellante onduidelijk of het planten en rooien van bomen ter plaatse van de buitenplaats kan worden gecontinueerd.

Reactie:

De boortunnel wordt aangelegd op een diepte van circa NAP -27 meter onder landgoed Berbice. De tunnel bevindt zich op deze locatie in het goed doorlatende eerste watervoerend pakket. Daarnaast is de stroomrichting van het grondwater ter plaatse parallel aan de lengterichting van de tunnel. Uit de uitgevoerde geohydrologische modelberekeningen blijkt dat in de definitieve situatie daarom geen grondwaterstandsveranderingen optreden.

Zie par. 7.5.4 van het "Deelrapport Water TB's/PIP RijnlandRoute" (bijlage 10 bij de Toelichting op het Inpassingsplan).

Aangezien de ondergrondse situatie tijdens de aanleg van de boortunnel niet wezenlijk anders is dan in de definitieve situatie, wordt tijdens de aanleg van de boortunnel evenmin een verandering van de grondwaterstand verwacht.

Voor een aantasting van de bomen op Berbice hoeft daarom niet te worden gevreesd. Daarbij is nog van belang dat de bomen niet dieper zullen wortelen dan tot in het bovenste deel van het freatisch pakket. Deze bodemlaag wordt door fijnzandige en waterremmende kleilagen gescheiden van het watervoerend pakket waarin de tunnel wordt gerealiseerd. Ook om deze reden zal een eventueel, onverwacht, effect op de grondwaterstand geen gevolgen hebben voor de bomen op Berbice.

Aan de onbebouwde grond van buitenplaats Berbice is in het Inpassingsplan de bestemming "Natuur" toegekend. Voor het planten van bomen ter plaatse van de buitenplaats stelt het Inpassingsplan geen beperkingen. Voor het rooien van bomen is op grond van artikel 8.3.1, onder g, van de planregels een omgevingsvergunning vereist. Een dergelijke vergunning was ook vereist op grond van het voorheen ter plaatse geldende bestemmingsplan "Landgoederen en sportvelden" van de gemeente Voorschoten.

- 34.8 De beperkingen in het kader van de aanleg van de boortunnel aan de grondeigenaar zijn ingrijpend. Het recht van opstal wordt voor de eeuwigheid gevestigd, wat volgens appellante in feite een eeuwigdurende beperking is van het recht van eigendom. Volgens appellante dient deze beperking gecompenseerd te worden.

Reactie:

Provinciale Staten zijn zich bewust van het feit dat het recht van opstal beperkingen stelt aan het gebruik dat de eigenaar van de gronden kan maken. Bij het berekenen van de opstalvergoeding wordt hiermee rekening gehouden.

35 W.H.L. van der Post

*Appellant woont aan de Vlietweg 82 te Leiden. De woning ligt op circa 370 meter van de zuidelijke tunnelmond, en op circa 98 meter van de tunnel. De situatie van appellant is aangegeven op **Bijlage 50** bij dit verweerschrift. Appellant exploiteert een agrarisch melkveehouderijbedrijf. De veestapel bestaat uit melkkoeien, jongvee, fokpaarden, trainingspaarden en pensionpaarden. In totaal heeft het bedrijf circa 23,5 ha grasland in eigendom, circa 1,5 ha wordt gebruikt van de heer L. van der Post en 24 ha grasland wordt gepacht van de gemeente Leiden. In totaal heeft het bedrijf van W.H.L van der Post dus beschikking over 49 ha aan grasland.*

De zienswijze van appellant omtrent het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder A207 (aanvullend voor appellant).

Het beroep van appellant richt zich tegen het Inpassingsplan.

Beroepsgronden

- 35.1 Appellant heeft een melkveebedrijf. Voor het bedrijf van appellant is het van essentieel belang dat aansluitend aan de stal voldoende areaal aan grasland is gelegen. In de huidige situatie ligt 23,5 ha eigendomsgrond aansluitend aan de stal (huiskavel). Appellant raakt als gevolg van de RijnlandRoute circa 16 ha eigendomsgrond kwijt die deel uitmaakt van de huiskavel. Voor de continuïteit van de bedrijfsvoering is het volgens appellant van essentieel belang dat het bedrijf over minimaal 15 ha aan grasland kan beschikking aansluitend aan de bedrijfslocatie.

De provincie moet volgens appellant alles in werk stellen om de afname aan landbouwgrond ruimhartig te compenseren. Appellant wijst op enkele percelen die mogelijk dienst kunnen doen als compensatiegrond.

Reactie:

Indien gronden van appellant benodigd zijn voor aanleg van de RijnlandRoute, dan zullen die gronden op onteigeningsbasis van appellant verworven moeten worden. Indien nodig zullen de gronden onteigend worden. Appellant zal in dat verband volledig schadeloos worden gesteld. Hoewel de onteigeningswet slechts voorziet in een schadeloosstelling in geld zal, indien appellant die wens te kennen geeft, bezien worden of mogelijk vervangende gronden kunnen worden verworven. Met appellant vindt hierover overleg plaats. Er zijn momenteel gesprekken gaande met appellant over de koop van ca 13 ha grond waarbij tevens wordt besproken of en waar compensatie mogelijk is.

- 35.2 Appellant merkt op dat op de verbeelding van het ontwerp-Inpassingsplan bij de zuidelijke tunnelmond een groot vlak is aangegeven waarbinnen dienstgebouwen gerealiseerd moeten worden. Dit bouwvlak voor met de functieaanduiding "specifieke vorm van verkeer - dienstengebouw" zou verkleind moeten worden. Door het verkleinen van het vlak, kan de grens van de bestemming "verkeer" opschuiven in zuidoostelijke richting, waardoor de mogelijkheid ontstaat om de agrarische bestemming van een groter perceel te handhaven.

Reactie:

Op de gronden met de aanduiding specifieke vorm van verkeer - dienstengebouw bij de uiteinden van de tunnel worden de dienstgebouwen gerealiseerd. Het dienstgebouw moet vanuit de functie in relatie tot de tunnel boven de tunnel worden geplaatst. Tevens dient het dienstgebouw bereikbaar te zijn en parkeermogelijkheid te hebben. Het dienstgebouw wordt overigens ingepast in het landschap overeenkomstig het Landschapsplan.

Zie Inpassingsvisie en Landschapsplan RijnlandRoute (bijlage bij de Toelichting bij het Inpassingsplan), blz. 73.

- 35.3 In de Nota van Antwoord is, naar aanleiding van een door appellant ingediende zienswijze vermeld dat door de alternatieve ontsluiting van het Gasstation er geen vrachtverkeer van Gasunie meer over het kavelpad van de boerderij zal komen te rijden en dat het recht van overpad daarmee kan komen te vervallen. Volgens de Nota van Antwoord ligt de plangrens van het ontwerp Inpassingsplan zodanig dat de alternatieve ontsluiting van het Gasstation er binnen valt. Er is daarom volgens de Nota van Antwoord geen noodzaak het kavelpad te verzwaren dan wel een elektronisch hek te plaatsen ten behoeve van de agrarische onderneming van appellant. Appellant stelt dat het antwoord in de Nota van Antwoord onjuist is. Appellant wijst erop dat de nieuwe ontsluiting van de locatie van Gasunie over de percelen van appellant loopt. Het areaal grasland dat hiervoor benodigd is, dient gecompenseerd te worden. Daarnaast eist appellant dat aan het eind van de nieuwe ontsluitingsweg een elektronisch hek geplaatst wordt welke op afstand of door middel van een code geopend kan worden. Daarnaast acht appellant het noodzakelijk dat het betonnen kavelpad, dat wordt gebruikt door het vee om van en naar de stal te komen, aangesloten wordt op deze nieuwe ontsluitingsweg van de Gasunie. Dit betonnen kavelpad zal dan tevens verwaard en verbreed dienen te worden om het zo ook geschikt te maken voor vrachtverkeer van en naar het melkveehouderijbedrijf. Door deze aanpassing zou de Vlietweg ontlast worden van vracht- en landbouwverkeer en zo zal ook de Europaweg, welke 2x2 baans wordt, niet gebruikt hoeven te worden door de tractoren van appellant (met ontheffing).

Reactie:

Momenteel heeft appellant een ontheffing om gebruik te mogen maken van de Europaweg. In de toekomst heeft het geen voorkeur om landbouwvoertuigen over de Europaweg te hebben en is een alternatieve ontsluiting via de (nieuwe) Gasunie-ontsluiting over de verlegde Hofvlietweg gewenst.

De nieuwe ontsluiting van de Gasunie valt binnen de grenzen van het Inpassingsplan. De grond die nodig is voor de realisatie van het Inpassingsplan (waaronder tevens begrepen de ontsluiting van de Gasunie), moet worden verworven. Over het gebruik van de weg en de aankoop van de gronden van appellant is de provincie met appellant in gesprek. In de gesprekken wordt (ook) gesproken over een grondruil en is aan de orde dat appellant gebruik kan gaan maken van de ontsluitingsweg van de Gasunie, zodat hij gemakkelijker dan thans het geval is bereikbaar is voor tractoren en vrachtverkeer.

Op 27 oktober 2014 is er overleg geweest tussen de gemeente Leiden, appellant, de provincie en de Gasunie. Daarin is geconcludeerd dat er mogelijkheden zijn en dat de bereidheid bestaat om appellant in de toekomstige situatie gebruik te laten maken van de nieuwe ontsluiting van de Gasunie, zodat appellant niet meer over de Vlietweg hoeft met zijn landbouwvoertuigen en het bedrijf van appellant beter bereikbaar is dan in de huidige situatie. De gemeente Leiden en appellant zullen nader overleg voeren en tot overeenstemming trachten te komen. In dat kader wordt ook gesproken over de mogelijkheden voor het plaatsen van een hek zoals door appellant wordt gewenst.

- 35.4 De zuidelijke tunnelmond maakt het nodig dat het gemaal van de Oostvliet- Hof- en Spekplolder wordt verplaatst. Appellant vreest dat het gemaal op de nieuwe plek niet of onvoldoende in staat zal zijn om het water in de sloten rondom onze percelen in voldoende mate af te voeren als dat noodzakelijk is, omdat het gemaal dan wordt verplaatst naar een veel hoger gelegen deel van de polder. Dit zou gevolgen hebben voor de percelen van appellant. Appellant ziet het gemaal liever nabij het nieuw te bouwen dienstgebouw van de tunnel. Indien dit niet gebeurt, eist appellant de garantie dat het water in en rondom de sloten van de percelen van appellant in voldoende mate wordt afgevoerd. Appellant stelt dat alle kosten zullen worden verhaald op de provincie.

Reactie:

In combinatie met de verplaatsing van het gemaal wordt de waterhuishouding in de polder verbeterd. Er wordt een nieuwe hoofdwatgang aangelegd, waardoor de afvoer van water naar het gemaal verzekerd is. De plaatsing en het ontwerp van het watersysteem vindt plaats in nauw overleg met het waterschap. Het nieuwe gemaal is

bovendien technisch beter af te stemmen op het watersysteem en zal dus het water adequaat wordt afgevoerd indien dat nodig is.

- 35.5 Appellant stelt dat het fietspad vanaf de Hofvlietweg naar de Vlietweg dient te vervallen dan wel het huidige fietspad langs de A4 te handhaven door middel van kleine viaducten. Dit zou kosten besparend zijn.

Reactie:

Het Inpassingsplan faciliteert de recreatieve fietsverbinding vanuit Zoeterwoude, onder de A4 door, richting Vlietland en de Vliet. Deze is gepositioneerd langs de verlegde Hofvlietweg en loopt over het tunneldak.

- 35.6 Appellant merkt op dat de monumentale boerderij en andere gebouwen van het bedrijf niet is onderheid. Om schade te beperken stelt appellant voor dat voorafgaand aan de werkzaamheden een vooropname wordt gedaan van al de bebouwing. Mochten er als gevolg van de werkzaamheden schade ontstaan aan het onroerend goed, dan zal de provincie ontstane schade moeten vergoeden. Dit geldt ook voor de vooropname.

Reactie:

De aannemer die het werk uitvoert is verplicht om voorafgaand aan de aanvang van de werkzaamheden nulmetingen uit te voeren. Dat zal ook gebeuren ten aanzien van de boerderij van appellant.

- 35.7 Appellant stelt dat het aanpassen van de waterhuishouding, de compensatie van gronden en het samenvoegen van percelen zal moeten plaatsvinden ruim – minimaal 1 jaar – voordat met de daadwerkelijke aanleg van de RijnlandRoute wordt begonnen.

Reactie:

De aanpassingen aan de waterhuishouding dienen gereed te zijn voordat het huidige gemaal wordt afgesloten. Een en ander is onderdeel van de voorwaarden die het Hoogheemraadschap van Rijnland aan de watervergunning stelt. Het is Provinciale Staten bekend dat inmiddels overleg is opgestart met de gemeente Leiden als eigenaar van de grond en bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning en met het Hoogheemraadschap.

Provinciale Staten spanen zich in om te zorgen dat eventuele compensatiegronden tijdig aan appellant ter beschikking staan. Mocht dat om een of andere reden niet lukken, dan kan appellant aanspraak maken op vergoeding van schade overeenkomstig de regels van het onteigeningsrecht.

- 35.8 Appellant wil de vermogensschade en inkomensschade als gevolg van de RijnlandRoute door de overheid vergoed zien.

Reactie:

Voor zover van appellant gronden moeten worden verworven, zal appellant op onteigeningsbasis worden schadeloos gesteld. Ter zake van schade die niet als onteigeningsgevolg is aan te merken, kan appellant een verzoek tot planschade of nadeelcompensatie indienen.

- 35.9 Het verhogen van de maximale snelheid op de Europaweg naar 80 km/u en het verdwijnen van de op- en afritten naar de Vrouwenweg en Vlietweg is volgens appellant onverantwoordelijk en onveilig.

Reactie:

Door de aanleg van de RijnlandRoute wordt de verkeersveiligheid van de aansluiting van de Vrouwenweg en de Vlietweg op de Europaweg verbeterd. Het worden twee aparte aansluitingen. De verbetering wordt met name gerealiseerd door het voorkomen van linksafslaand verkeer door het plaatsen van een fysieke barrière in de middenberm van de Europaweg.

In de toekomst is het alleen nog mogelijk om rechtsaf te slaan naar of vanuit de Vlietweg en de Vrouwenweg. Er blijft overigens nog steeds sprake van een volledige aansluiting. Het verkeer kan de Europaweg ook ongelijkvloers kruisen via de onderdoorgang bij de Lammebrug. Deze wordt verhoogd, zodat ook vrachtverkeer daar gebruik van kan maken.

Verder komt als gevolg van de RijnlandRoute de bestaande vrijliggende baan voor bussen en vrachtverkeer aan de noord-oostzijde van de aansluiting van de Vrouwenweg te vervallen. Verkeer dat uit de Vrouwenweg komt, hoeft zich daardoor niet meer te focussen op twee aparte rijbanen, maar alleen die van de Europaweg. Met name voor langere voertuigen zoals vrachtwagens en auto's met aanhanger zal dit een verbetering van de verkeersveiligheid betekenen. Wel moet het verkeer dat in de richting van Voorschoten wil op de meest linkse rijstrook invoegen en daarvoor één rijstrook oversteken.

De maximale snelheid op de Europaweg is momenteel 80 km/uur. Voor een aansluiting zoals de Vrouwenweg en de Vlietweg op een dergelijke weg is het beter dat de snelheid lager is. Daarom is de gemeente Leiden voornemens de bebouwde kom grens te verplaatsen waardoor de maximale snelheid ter hoogte van de aansluiting van de Vrouwenweg 50 km/uur zal worden.

Samengevat neemt de overzichtelijkheid en de verkeersveiligheid van de aansluitingen toe.

Zie voor de situatie bij de Vlietweg en de Vrouwenweg voor en na de verbreding van de Europaweg **Bijlage 48** bij dit verweerschrift.

- 35.10 Appellant pleit ervoor om één verbindingsboog met de A4, onderlangs te maken. Dit heeft een positief effect op de bedrijfsvoering en de horizonvervuiling.

Reactie:

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

Zie bijvoorbeeld:

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

36 A.A.P. van Schie-van Santen, J.M.J. van Schie en W.H.M. van Schie

*Appellante A.A.P. van Schie-van Santen is woonachtig aan de Vlietweg 12 te Leiden, op circa 93 meter van de Lammebrug. Van het perceel van appellanten kadastraal bekend gemeente Leiden, sectie V, nummer 1845, is een strook grond van 00.07.45 hectare benodigd ten behoeve van de verbreding van de Europaweg. Een en ander is weergegeven op de kaart die als **biilage 51** bij dit verweerschrift is gevoegd.*

*Appellant J.M.J. van Schie is woonachtig aan de Noachstraat 54 te Leiden, op circa 2 km van de dichtstbijzijnde plangrens. Appellant W.H.M. van Schie is woonachtig aan de Hoge Rijndijk 28 te Zoeterwoude, op circa 3 km van de dichtstbijzijnde plangrens. De situatie van appellanten is weergegeven op **biilage 52** bij dit verweerschrift.*

Het beroep van appellanten richt zich tegen het Inpassingsplan en het Besluit hogere grenswaarden.

De zienswijze van appellanten over het ontwerp-Inpassingsplan en het ontwerpbesluit hogere grenswaarden is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder A134 (aanvullend voor appellanten).

Beroepsgronden

- 36.1 Appellanten maken bezwaar tegen het verder verhogen van de Lammebrug. Door de verhoging zal de geluidsoverlast voor appellanten en omwonenden toenemen. De geluidstoename is ten onrechte niet onderzocht en in het proces meegewogen. De provincie zal nieuwe metingen en berekeningen moeten uitvoeren en moeten aantonen dat het geluid een aanvaardbaar niveau heeft en de grenswaarden voor appellanten, de Brasserie en omwonenden niet worden overschreden.

Reactie:

De brug over het Rijn-Schiekanaal, de Lammebrug, wordt verhoogd en verbreed. Door de verhoging wordt de vrije doorvaarthoogte vergroot tot 5,5 meter, zodat minder brugopeningen nodig zijn. Dit komt de doorstroming van het verkeer ten goede. Door de verbreding van de brug sluit de brug straks aan bij het toekomstige 2x2 rijstrokenprofiel van de Europaweg. Dit komt de capaciteit van de weg en daarmee de doorstroming van het verkeer ten goede.

Verweerders hebben overeenkomstig de Wet geluidhinder onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de realisatie van de RijnlandRoute, waaronder de verhoging van de Lammebrug, voor de geluidssituatie bij de woning van appellante A.A.P. van Schie-van Santen. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de geluidsbelasting vanwege de Europaweg op de woning van appellante in de huidige situatie 57 dB bedraagt en dat de geluidsbelasting in de toekomstige situatie maximaal 58 dB zal bedragen. Er zullen

geluidsreducerende maatregelen worden getroffen, zoals toepassing van geluidsreducerend asfalt (wegdektype ddb) en het plaatsen van geluidsschermen (0,8 meter hoog, 140 meter lang) aan weerszijden van de Europaweg. Voor de woning van appellanten is geluidsbelasting na de genoemde geluidsreducerende maatregelen maximaal 57 dB.

Zie Akoestisch onderzoek Inpassingsplan, hoofdrapport, blz. 65-67 en bijlage 5 (Europaweg), blz. 199 van het digitale document.

De geluidsbelasting vanwege de A4 bedraagt in de situatie met de huidige geluidproductieplafonds 52 dB en zal in de toekomstige situatie zonder het treffen van maatregelen gelijk blijven. Er worden echter wel geluidsreducerende maatregelen getroffen, zoals toepassing van geluidsreducerend asfalt (dubbellaags ZOAB op de A4 en ddb op de verbindingbogen tussen de A4 en de nieuwe verbindingsweg). Daarmee zal de geluidsbelasting in de toekomstige situatie bij de nieuwe geluidproductieplafonds 51 dB bedragen. Daarmee neemt de geluidsbelasting met 1 dB af.

Zie Akoestisch onderzoek Tracébesluit A4, deel specifiek, bijlage A, blz. 13.

Anders dan appellanten stellen, zijn de akoestische effecten van de verhoging en verbreding van de Lammebrug dus wel degelijk onderzocht. Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat het akoestisch rapport zodanige gebreken dan wel leemten in kennis bevat, dat daarvan niet kon worden uitgegaan.

- 36.2 Appellanten stellen dat bij de verdere verhoging van de Lammebrug naar 5,5 meter doorzichtige geluidwerende schermen van glas of transparant kunststof moeten worden aangebracht aan beide zijden van de brug, om verdere geluidsvorming en overlast te reduceren. Deze maatregelen dienen de rust- en ontspanningsbeleving van burgers wanneer men gebruik maakt van het terras van de naastgelegen brasserie. Bij verhoging van de brug dient tevens door de provincie onderzocht te worden hoe de burger de rust- en ontspanningsbeleving gaat ervaren.

Reactie:

Relativiteit

Vooropgesteld dient te worden dat de belangen van de rust- en ontspanningsbeleving van gebruikers van het terras van de brasserie, niet te vereenzelvigen zijn met de belangen van appellanten. Om die reden staat artikel 8:69a Awb aan vernietiging op deze beroepsgrond in de weg staat.

In het akoestisch onderzoek zijn vier varianten van maatregelen onderzocht om de reconstructiesituaties in cluster A (waarbinnen de woning van appellante A.A.P. van Schie-van Santen zich bevindt) als gevolg van de fysieke wijzigingen van de Europaweg op te lossen. Uit dit onderzoek volgt dat het aanleggen van geluidreducerend asfalt op de Europaweg, gecombineerd met geluidschermen (0,8 m hoog, 70 m lang) aan weerszijden van de Europaweg ten noorden van de Lammebrug, doelmatig is en de reconstructiesituaties in cluster A oplost. Aanvullende maatregelen, zoals de door appellanten voorgestelde geluidwerende schermen aan beide zijden van de brug, zijn niet nodig.

Zie Akoestisch onderzoek Inpassingsplan, hoofdrapport, blz. 65-67.

Het terras van brasserie Cronesteyn is geen geluidsgevoelig terrein als bedoeld in de Wet geluidhinder. Gelet op de afname van de geluidsbelasting van 2,15 dB als gevolg van voornoemde geluidreducerende maatregelen op de gevel van de brasserie (Vlietweg 2) zal van een toename van de geluidsbelasting op het terras, laat staan een onaanvaardbare toename, als gevolg van de ontwikkelingen van het plan geen sprake zijn.

Zie Akoestisch onderzoek Inpassingsplan, hoofdrapport, bijlage 5 (Europaweg), blz. 199 van het digitale document.

- 36.3 Appellanten stellen dat de verhoging van de Lammebrug betekent dat de hellingshoeken van opritten voor fietsers, voetgangers, invaliden en ouderen opnieuw moeten worden berekend, om te kunnen bekijken of deze verhoging voor genoemde groepen geen nadelige gevolgen heeft. Appellanten vrezen dat de verhoging de verkeersveiligheid voor deze groepen niet ten goede komt.

Reactie:

Ten aanzien van de hellingshoeken van de brug voor wegverkeer geldt dat in de huidige situatie ten noorden van de Lammebrug een hellingspercentage van 0,2% geldt en ten zuiden van de Lammebrug 1,5%. De Lammebrug wordt hoger aangelegd in het kader van de aanleg van de RijnlandRoute voor de vereiste doorvaarthoogte en doorrijhoogte alsmede de minimale constructiedikte van de toekomstige Lammebrug. Hierdoor wordt het hellingspercentage ten noorden van de Lammebrug circa 0,94% en ten zuiden van de Lammebrug circa maximaal 3,4%.

De nieuwe hellingshoeken voldoen ruimschoots aan de relevante ontwerprichtlijnen van de CROW voor wegverkeer. Conform de ontwerprichtlijn Handboek Wegontwerp Gebiedsontsluitingwegen kan namelijk een hellingspercentage van 7% tot 12% worden toegepast (bij een ontwerpsnelheid van 60 km/u).

Ten aanzien van de hellingshoeken voor fietsers gelden in de huidige situatie weerszijden van de bestaande Lammebrug de volgende hellingspercentages:

- aan de noordwestzijde van de Lammebrug = 4,6% tot 5,2%
- aan de noordoostzijde van de Lammebrug = 2,9% tot 3,6%
- aan de zuidwestzijde van de Lammebrug = 5,9% tot 8,3%
- aan de zuidoostzijde van de Lammebrug = 1,4% tot 3%

In de toekomstige situatie wordt er alleen aan de oostzijde van de Lammebrug een fietspad aangelegd. Aan de noordoostzijde wordt het hellingspercentage circa 1,9% tot 2% en aan de zuidoostzijde circa 2% tot maximaal 4,5%. De helling van 4,5% is over een relatief korte afstand van circa 10-15 meter. De fietsellingen aan de noordoostzijde verbeteren in de toekomstige situatie doordat een flauwere helling is toegepast. De nieuwe hellingen aan de noordoostzijde voldoen aan de relevante gewenste ontwerprichtlijnen van de CROW Handboek Wegontwerp Erftoegangswegen in de situatie bij normale tot weinig windhinder.

De fietsellingen aan de zuidoostzijde zullen in de toekomstige situatie iets steiler worden ten opzichte van de huidige situatie. Aan deze zijde dient een hoogteverschil van circa 6,5 meter overwonnen te worden. De beschikbare afstand om dit hoogteverschil te overwinnen bedraagt circa 180 meter. De nieuwe hellingen aan de zuidoostzijde voldoen niet aan de gewenste ontwerprichtlijnen van de CROW Handboek Wegontwerp Erftoegangswegen, maar zijn volgens dezelfde ontwerprichtlijnen wel acceptabel en derhalve ook door verweerder als acceptabel beschouwd. Bij een hoogteverschil van meer dan 5 meter zou er in de situatie met weinig windhinder een helling van 2% gewenst zijn. Dit is aan deze zijde door de ruimtelijke beperkingen echter niet overal mogelijk. Uiteraard blijft het ook met deels een hellingspercentage van maximaal 3% mogelijk voor fietsers om over de brug te fietsen.

- 36.4 Het is appellanten onduidelijk wat in de Inpassingsvisie Landschapsplan RijnlandRoute met betrekking tot de verbrede en verlegde Europaweg (N206) wordt bedoeld met het zinsdeel dat deze weg "iets verhoogd wordt aangelegd". Appellanten wensen dat de provincie hierover duidelijkheid verschaft met onderbouwde getallen over de verschillen in overlast door de verhoging.

Reactie:

Het grootste gedeelte van de Europaweg tussen de aansluiting met de A4 en de aansluiting met de Vrouwenweg wordt niet verhoogd, maar op het bestaande niveau verbreed. Op ongeveer 300 meter ten zuidoosten van de Lammebrug ontstaan er hoogteverschillen, omdat Lammebrug ongeveer 3,5 tot 3,6 meter hoger komt te liggen dan in de huidige situatie. Vanaf dit punt – 300 meter ten zuidoosten van de Lammebrug – zal de Europaweg richting de Lammebrug geleidelijk stijgen. Ten gevolge van de verhoging van de Lammebrug neemt het hellingspercentage iets toe,

maar het wordt uiteraard voor wegverkeer, fietsers en voetgangers niet onmogelijk om over de brug te gaan.

- 36.5 Appellanten zijn van mening dat de provincie op een onaanvaardbare en onvoldoende gemotiveerde wijze heeft onderbouwd dat de verkeerssituatie op de vernieuwde Europaweg veilig is. Ten onrechte is in het Inpassingsplan niet opgenomen dat in- en uitvoegstroken bij de aansluitingen van de Vrouwenweg en de Vlietweg worden gerealiseerd. Appellanten ondervinden nu al dagelijks problemen om de Europaweg te verlaten en op te rijden.

Reactie:

In het ontwerp van de RijnlandRoute wordt de noordoostelijke tak van het kruispunt Europaweg – Vrouwenweg circa 100 meter richting de A4 geplaatst om de uitvoering van de nieuwe Lammebrug mogelijk te maken.

Door de aanleg van de RijnlandRoute wordt de verkeersveiligheid van de aansluiting van de Vrouwenweg en de Vlietweg op de Europaweg verbeterd. Het worden twee aparte aansluitingen. De verbetering wordt met name gerealiseerd door het voorkomen van linksafslaand verkeer door het plaatsen van een fysieke barrière in de middenberm.

In de toekomst is het alleen nog mogelijk om rechtsaf te slaan naar of vanuit de Vlietweg en de Vrouwenweg. Er blijft overigens nog steeds sprake van een volledige aansluiting. Het verkeer kan de Europaweg ook ongelijkvloers kruisen via de onderdoorgang bij de Lammebrug. Deze wordt verhoogd, zodat ook vrachtverkeer daar gebruik van kan maken.

Verder komt als gevolg van de RijnlandRoute de bestaande vrijliggende baan voor bussen en vrachtverkeer aan de noord-oostzijde van de aansluiting van de Vrouwenweg te vervallen. Verkeer dat uit de Vrouwenweg komt, hoeft zich daardoor niet meer te focussen op twee aparte rijbanen, maar alleen die van de Europaweg. Met name voor langere voertuigen zoals vrachtwagens en auto's met aanhanger zal dit een verbetering van de verkeersveiligheid betekenen. Wel moet het verkeer dat in de richting van Voorschoten wil op de meest linkse rijstrook invoegen en daarvoor één rijstrook oversteken.

De maximale snelheid op de Europaweg is momenteel 80 km/uur. Voor een aansluiting zoals de Vrouwenweg en de Vlietweg op een dergelijke weg is het beter dat de snelheid lager is. Daarom is de gemeente Leiden voornemens de bebouwde kom grens te verplaatsen waardoor de maximale snelheid ter hoogte van de aansluiting van de Vrouwenweg 50 km/uur zal worden.

Samengevat neemt de overzichtelijkheid en de verkeersveiligheid van de aansluiting toe.

Zie voor de situatie bij de Vlietweg en de Vrouwenweg voor en na de verbreding van de Europaweg bijlage 48 bij dit verweerschrift.

- 36.6 Appellanten stellen dat onvoldoende is onderbouwd waarom als gevolg van het Inpassingsplan geen parkeeroverlast nabij brasserie Cronesteyn zal ontstaan. De provincie draagt voor haar ramingen geen duidelijke feiten aan. Bovendien zal de verkeersintensiteit op de Europaweg met 36% en dus ook de bezoekersaantallen van de brasserie en de recreatie in de Oostvlietpolder toenemen. Appellanten willen dat in het plan wordt voorzien in de benodigde parkeerbehoefte.

Reactie:

Voor de verbreding van de Europaweg is een stuk grond ten westen van de huidige Europaweg nodig, dat in de huidige situatie mede wordt gebruikt als parkeerterrein voor brasserie Cronesteyn. Uitgaande van haaksparkeren met een breedte van 2,5 meter per vak kunnen hier in de huidige situatie maximaal 18 auto's parkeren. In de toekomstige situatie vervalt een deel van de parkeervoorzieningen ten gevolge van de verbreding van de Europaweg. De 5 parkeerplaatsen die daarmee zouden vervallen, kunnen echter worden opgevangen ten zuiden van de bestaande parkeerlocatie. Na de aanleg wordt deze locatie uitgebreid met 5 parkeerplaatsen. Het aantal parkeerplaatsen blijft daarmee gelijk.

Appellanten onderbouwen overigens ook niet waarom de toename van de verkeersintensiteit op de Europaweg zou leiden tot een toename van de parkeerbehoefte van brasserie Cronesteyn en de recreatieve functies in de Oostvlietpolder.

- 36.7 Appellanten stellen dat de provincie onvoldoende heeft onderbouwd dat de verbrede en verlegde Europaweg niet zal leiden tot verdere verkeersoverlast, geluidsoverlast en ultra fijn-stof en fijn-stofoverlast.

Reactie:

Ten aanzien van de door appellanten gevreesde geluidsoverlast verwijzen verweerders naar de reacties onder 36.1 en 36.2.

Wat betreft de door appellante gevreesde verkeersoverlast geldt dat de verbreding van de Europaweg en de verbreding en verhoging van de Lammebrug juist zullen leiden tot een betere doorstroming en minder verkeersoverlast.

Ten aanzien van de gevolgen van het Inpassingsplan voor de luchtkwaliteit geldt dat de RijnlandRoute is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Zie 6^e NSL Melding 2014, projectnummers 2002, 2003, 2004, 2004a en 2004b.

Ingevolge artikel 5.16, derde lid, Wm vindt daarom geen afzonderlijke toets plaats aan de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden. Het NSL zorgt ervoor dat overal in Nederland aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan, ook ter plaatse van de woning van appellanten.

- 36.8 Appellanten stellen dat door de thematische aanpak van de provincie bij de beantwoording van de ingediende zienswijzen hun grote individuele belang is geschaad. Appellanten voelen zich hierdoor niet serieus genomen.

Reactie:

Over het ontwerp-Inpassingsplan en het ontwerpbesluit hogere grenswaarden zijn in totaal 238 zienswijzen naar voren gebracht. Gelet op dit grote aantal zienswijzen hebben Provinciale Staten ervoor gekozen om de zienswijzen thematisch te beantwoorden. Bij deze keuze heeft onder meer een rol gespeeld dat veel indieners dezelfde onderwerpen aan de orde hebben gesteld. Waar de individuele situatie van een indiener daartoe aanleiding gaf, is ingegaan op die specifieke situatie. Daartegen verzet artikel 3:46 van de Awb zich niet. Dat niet op ieder argument ter ondersteuning van een zienswijze afzonderlijk is ingegaan, betekent niet dat het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan en het besluit hogere grenswaarden onvoldoende zijn gemotiveerd.

Zie (o.m.):

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

- 36.9 Appellanten stellen dat het verleggen van de Europaweg in de richting van hun gronden leidt tot meer overlast en een groter beroep op deze gronden. De nut en noodzaak voor deze verlegging is door de provincie niet aangetoond, waar zij dit wel had moeten doen. Bovendien ondermijnt de verlegging eerdere uitspraken van de Raad van State en gedane beloften van de gemeente Leiden om het mogelijk te maken om een woning op te richten c.q. te bouwen op het naburige perceel van

appellanten. Bovendien heeft de verlegging invloed op de huidige omgevingsaanvraag die door appellanten is ingediend bij de gemeente Leiden. Appellanten stellen geen afstand te zullen doen van de gronden die in hun eigendom zijn.

Reactie:

Voor zover appellanten stellen dat de nut en noodzaak van de verbreding van de Europaweg niet is aangetoond, verwijzen verweerders naar paragraaf 1 van de Inleiding van dit verweerschrift.

Appellanten hebben de wens om op het naburig gelegen perceel een woning te bouwen. Dit perceel is eveneens in eigendom van appellanten en van dit perceel is een strook grond benodigd ten behoeve van de verbreding van de Europaweg. De omgevingsvergunningaanvraag voor het bouwen van de woning is echter op 16 maart 2015 geweigerd door de gemeente Leiden. Dat geldt ook voor de gewenste uitrit vanaf dit perceel op de Europaweg. Op 4 februari 2015 is deze omgevingsvergunningaanvraag afgewezen.

Verweerders streven ernaar om de benodigde strook grond via minnelijke verwerving te verkrijgen. Mocht dit niet lukken, dan wordt het onteigeningsinstrument ingezet waarbij volledige schadeloosstelling het uitgangspunt is.

- 36.10 Appellanten geven aan het oneens te zijn met de in het Inpassingsplan opgenomen locatie voor een waterberging/wateropslag nabij de afrit van de Vlietweg.

Reactie:

De watergang vanaf de Vlietweg wordt verbreed aan de kant van de Europaweg. De watergang wordt vanaf de duiker onder de Europaweg een primaire watergang en wordt vanaf dat punt verbreed. Hiermee wordt de waterhuishouding gegarandeerd zodat deze voldoet aan de Keur. De verbreding levert tevens een bijdrage aan de watercompensatie.

- 36.11 Appellanten stellen dat de provincie en de gemeente Leiden onvoldoende hebben gecommuniceerd met appellanten en geen verslagen of notulen van voorgenomen wijzigingen en overleggen te hebben verstuurd aan appellanten. Appellanten verzoeken om nieuw overleg waarbij zij duidelijk kunnen maken welke belangen er voor hen spelen.

Reactie:

Er is op diverse momenten overleg gevoerd door verweerder met appellanten, zowel tijdens algemene informatieavonden als tijdens persoonlijke gesprekken. Via e-mail

zijn standpunten en stand van zaken teruggekoppeld. Verweerders zijn van mening dat er voldoende gecommuniceerd is met appellanten.

- 36.12 Appellanten pleiten ervoor om in plaats van het verleggen van de Europaweg naar gronden van appellanten, de woning op Vrouwenweg 57 (van de reclamant met zienswijzenummer A076) weg te bestemmen. De eigenaar van deze woning heeft bij het indienen van zijn eerdere zienswijze hiermee ingestemd, aldus appellanten. Met deze oplossing verdwijnt de 's-bocht' in het traject ter plaatse en verbetert de verkeersveiligheid. Bovendien ontstaat hierdoor meer ruimte voor de nieuw aan te leggen vierbaans RLR (Europaweg N206) en ontstaat een rechter traject met een verbeterde verkeersveiligheid. Verder ontstaat er meer ruimte voor veilige in- en uitvoegstroken naar de Vlietweg en Vrouwenweg nu de brug verhoogd wordt. De eigenaar van de woning op Vrouwenweg 57 ervaart door het wegbestemmen van zijn woning geen verdere hinder of overlast.

Reactie:

Provinciale Staten hebben ervoor gekozen om voor de optimalisatie van de Europaweg zoveel mogelijk aan te sluiten bij de bestaande ligging van de weg. Het is voor de verkeersveiligheid niet noodzakelijk om de weg te verleggen. Het was daarom niet nodig om de woning aan de Vrouwenweg 57 weg te bestemmen.

- 36.13 Appellanten vinden dat de gehele aanleg van de verbrede Europaweg ten koste gaat van de daar aanwezige groenstroken en de huidige bomenrijen. Zij vragen zich af waar de verloren groenstroken gecompenseerd worden en of er een herplantingsplicht voor de verloren bomen geldt. Appellanten wensen hierover geïnformeerd te worden.

Reactie:

In het Landschapsplan wordt aangegeven op welke wijze groen en bomenrijen ingepast zullen worden. Hieruit volgt dat langs de te verbreden Europaweg nieuw bos wordt geplaatst. In het Esthetisch Programma van Eisen wordt dit komend half jaar concreter uitgewerkt. Conform de Boswet, de Leidse bomenverordening en afspraken met de gemeente Leiden zal er in het kader van het Inpassingsplan ook op diverse plaatsen sprake zijn van herplant en compensatie van bomen.

Zie Landschapsplan & Inpassingsvisie Bijlage 19 bij het Inpassingsplan, blz. 128-129.

37 Vastgoedbedrijf Universiteit Leiden

Appellant is gevestigd aan het Rapenburg 70 te Leiden.

De zienswijze van appellant over het ontwerp-inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.34 (aanvullend voor appellante).

Het beroep van appellante is gericht tegen het Inpassingsplan.

Beroepsgronden

- 37.1 Appellant geeft aan dat uit de verbeelding blijkt dat de inrit naar het deelgebied Nieuw Rhijngeest Zuid in Oegstgeest verplaatst is ten opzichte van de huidige inrit. Volgens appellant heeft overleg met de verkeersontwerpers van de provincie geleerd dat er geen noodzaak is deze ontsluitingsweg van Nieuw Rhijngeest Zuid te verleggen. Het eventueel verleggen van deze weg belemmert appellant naar hij stelt in de ontwikkeling van het Bio Science Park en kost de provincie onnodig veel investeringsgeld.

Reactie:

Het ontwikkelingsgebied Nieuw-Rhijngeest wordt direct ontsloten vanaf de N206, ten westen van de aansluiting Leiden-West. De inrit bevindt zich tussen de Torenvlietbrug en de aansluiting Leiden-West. In het Inpassingsplan is de ontsluitingsweg vanwege de verkeersveiligheid circa 40 meter oostelijker geprojecteerd dan de huidige bouwweg. Wanneer de inrit naar Nieuw Rhijngeest dichter op de Torenvlietbrug wordt gepositioneerd, zoals dat nu het geval is, dan wordt de lengte van het verdrijvingsvlak voor de invoegers vanuit Leiden naar Katwijk te kort.

Overigens valt niet in te zien hoe deze beperkte aanpassing de ontwikkeling van het Bio Science Park belemmert. Van extra investeringskosten door de provincie is evenmin sprake. Appellant motiveert ook niet waarom dit naar zijn mening wel het geval zal zijn.

38 Vereniging Bewoners Vrouwenweg

Appellante is de Vereniging Bewoners Vrouwenweg, gevestigd te Leiden aan de Vrouwenweg 32. Blijkens haar statuten heeft zij als doelstelling "het behoud van het bestaande, natuurlijke, cultuurhistorische en oorspronkelijke karakter van de Vrouwenweg (gemeente Leiden), met daarin de unieke combinatie van een kloostergebouw en daarbij behorende arbeiderswoningen en open agrarisch polderlandschap, één en ander in de meest ruime zin des woords".

Het beroep van appellante richt zich tegen het Tracébesluit A4 en het Inpassingsplan.

Ontvankelijkheid

- 38.1 Appellante stelt beroep in tegen het besluit tot de aanleg van het provinciaal Inpassingsplan en het Tracébesluit.

Reactie:

Door appellante is geen zienswijze ingediend over het ontwerp-Inpassingsplan en het ontwerp-Tracébesluit A4. Ingevolge artikel 6:13 Awb is het beroep van appellant om die reden niet-ontvankelijk.

Subsidiair, voor het geval uw Afdeling het beroep van appellant wel ontvankelijk acht, merken verweerders het volgende op.

Ingevolge artikel 2, lid 1, van de verenigingsstatuten heeft de vereniging voorts als doelstelling het behoud van het bestaande, natuurlijke, cultuurhistorische en oorspronkelijke karakter van de Vrouwenweg. Voor zover appellante opkomt voor de belangen van de Vlietweg, is zij ook om die reden niet-ontvankelijk in haar beroep.

Beroepsgronden

- 38.2 Appellante merkt op dat op geen enkele wijze rekening is gehouden met de belangen van de gebruikers van de Vlietweg en Vrouwenweg. Dit speelt al bijna 60 jaar.

Reactie:

Parallel aan de Europaweg ligt aan de oostzijde de Vrouwenweg. De Vlietweg ligt aan de westzijde van de Europaweg, parallel aan de Vliet. Het Inpassingsplan bevat geen fysieke wijzigingen voor de Vrouwenweg en de Vlietweg. Wel omvat het Inpassingsplan infrastructurele aanpassingen aan het Lammerschansplein en de Europaweg. 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.

Door de aanleg van de RijnlandRoute wordt de verkeersveiligheid van de aansluiting van de Vrouwenweg en de Vlietweg op de Europaweg bovendien verbeterd. Het worden twee aparte aansluitingen. De verbetering wordt met name gerealiseerd door het voorkomen van linksafslaand verkeer door het plaatsen van een fysieke barrière in de middenberm.

De stelling van appellante kan niet gevolgd worden. De belangen van de bewoners van de Vlietweg en Vrouwenweg zijn ten volle meegewogen in de voorbereiding van het Inpassingsplan. Appellante geeft ook niet aan op welke punten de belangen van de Vliet- en Vrouwenweg niet in de besluitvorming zijn betrokken.

- 38.3 Appellante stelt dat de Europaweg niet ingepast zou moeten worden bij de RijnlandRoute. De RijnlandRoute is een nieuwe verbinding die door meerdere gemeentes loopt waardoor sprake is van provinciaal belang. Appellante merkt op dat het er de schijn van heeft dat de Europaweg via een achterdeur op oneigenlijke wijze in het Inpassingsplan is verwerkt. De Europaweg zou in een afzonderlijke procedure aangepakt moeten worden via het bestemmingsplan na de aanleg van de RijnlandRoute en alleen dan als daartoe noodzaak is.

Reactie:

Voor een reactie op de stelling van appellante dat de Europaweg via de achterdeur in het Inpassingsplan is verwerkt en een provinciaal belang ontbreëkt, verwijzen verweerders naar paragraaf 4 van de Inleiding.

- 38.4 Appellante stelt dat ze te maken krijgen met een niet te verantwoorden hoeveelheid geluid en fijnstof. Gewezen wordt op een 168-uursnorm. Op piekmomenten zou dit te hoog zijn. Ook wijst appellante op lichthinder van het vele verkeer.

Reactie:

De Vlietweg en Vrouwenweg betreffen 30 km/uur wegen en kennen geen geluidzone. Wel zijn deze in het akoestisch onderzoek betrokken. Dit geldt overigens ook voor de geluidbelasting die ontstaat door de verbreding van de Europaweg op de woningen aan bijvoorbeeld de Vrouwenweg.

Slechts één van de woningen aan de Vlietweg en Vrouwenweg wordt in het akoestisch rapport aangemerkt als een reconstructiewoning. Het gaat hier om de woning aan de Vrouwenweg 57. Onderzocht is daarom of de geconstateerde toename door geluidbeperkende maatregelen kan worden beperkt of weggenomen. Uit onderzoek

blijkt dat het treffen van maatregelen niet financieel doelmatig is. De woning van appellante is de enige geluidgevoelige bestemming in het betreffende cluster (cluster B). Het budget voor maatregelen is daardoor beperkt en biedt niet voldoende financiële ruimte om in maatregelen te voorzien. Om die reden is voor de woning aan de Vrouwenweg 57 een hogere grenswaarde vastgesteld van 66 dB. Deze geluidsbelasting is lager dan de maximaal toegestane ontheffingswaarde van 68 dB. Van een niet te verantwoorden hoeveelheid geluid is geen sprake.

Voor de overige woningen aan de Vlietweg en Vrouwenweg blijkt uit het akoestisch rapport dat de toename akoestisch gezien zeer beperkt is en geen sprake is van overschrijdingen. Appellante heeft daarnaast niet aannemelijk gemaakt dat het akoestisch onderzoek, dat aan het Inpassingsplan ten grondslag ligt, zodanige gebreken dan wel leemten in kennis bevat, dat daarvan niet kon worden uitgegaan.

Ten aanzien van de gevolgen van het Inpassingsplan voor de luchtkwaliteit geldt dat de RijnlandRoute is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Op basis daarvan wordt geborgd dat van overschrijding van grenswaarden op het punt van luchtkwaliteit geen sprake is. Ingevolge artikel 5.16, derde lid, Wm vindt daarom geen afzonderlijke toets plaats aan de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden. Het NSL zorgt ervoor dat overal in Nederland aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan, ook ter plaatse van de woning van de Vrouwenweg en de Vlietweg.

Zie 6^e NSL Melding 2014, projectnummers 2002, 2003, 2004, 2004a en 2004b.

- 38.5 Appellante merkt op dat het Inpassingsplan niet voorziet in veilige aansluitingen van de Vrouwenweg en Vlietweg op de Europaweg (N206). Het Inpassingsplan zorgt ervoor dat de aansluiting abrupt dient te gebeuren, op een punt waarop dit niet zo zeer verwacht wordt door het achterliggende verkeer. Het feit dat de snelheid voor de aansluitingen wordt teruggebracht naar 50 km/h, doet daar volgens appellante niet aan af. Appellante stelt dat de ervaring leert dat bestuurders niet afremmen bij een 50 kilometerbord (dat zou overigens ook gevaar opleveren) doch op z'n best langzaam aan vaart minderen. Aangezien vlak daarna de helling naar de Lammenbrug moet worden genomen zal afhankelijk van het verkeersaanbod de snelheid eerst op dat punt teruggebracht zijn en niet vlak voor de kruising. Appellante stelt daarmee dat de kruising met een hogere snelheid dan 50 km/h gepasseerd wordt. Al met al pleit appellante voor de aanleg van een afdoende uitvoegstrook, waarbij geen ander verkeer behoeft te worden gekruist. Daarnaast zou ter hoogte van de Kruishereweg 50 km/h gereden moeten worden.

Reactie:

Door de aanleg van de RijnlandRoute wordt de verkeersveiligheid van de aansluiting van de Vrouwenweg en de Vlietweg op de Europaweg verbeterd. Het worden twee aparte aansluitingen. De verbetering wordt met name gerealiseerd door het voorkomen van linksafslaand verkeer door het plaatsen van een fysieke barrière in de middenberm van de Europaweg.

In de toekomst is het alleen nog mogelijk om rechtsaf te slaan naar of vanuit de Vlietweg en de Vrouwenweg. Er blijft overigens nog steeds sprake van een volledige aansluiting. Het verkeer kan de Europaweg ook ongelijkvloers kruisen via de onderdoorgang bij de Lammebrug. Deze wordt verhoogd, zodat ook vrachtverkeer daar gebruik van kan maken.

Verder komt als gevolg van de RijnlandRoute de bestaande vrijliggende baan voor bussen en vrachtverkeer aan de noord-oostzijde van de aansluiting van de Vrouwenweg te vervallen. Verkeer dat uit de Vrouwenweg komt, hoeft zich daardoor niet meer te focussen op twee aparte rijbanen, maar alleen die van de Europaweg. Met name voor langere voertuigen zoals vrachtwagens en auto's met aanhanger zal dit een verbetering van de verkeersveiligheid betekenen. Wel moet het verkeer dat in de richting van Voorschoten wil op de meest linkse rijstrook invoegen en daarvoor één rijstrook oversteken.

De maximale snelheid op de Europaweg is momenteel 80 km/uur. Voor een aansluiting zoals de Vrouwenweg en de Vlietweg op een dergelijke weg is het beter dat de snelheid lager is. Daarom is de gemeente Leiden voornemens de bebouwde kom grens te verplaatsen waardoor de maximale snelheid ter hoogte van de aansluiting van de Vrouwenweg 50 km/uur zal worden. Anders dan appellante betoogt, achten verweerders het niet aannemelijk dat bestuurders bij een 50 km/uur bord geen snelheid verminderen.

Samengevat neemt de overzichtelijkheid en de verkeersveiligheid van de aansluiting toe.

Zie voor de situatie bij de Vlietweg en de Vrouwenweg voor en na de verbreding van de Europaweg **bijlage 48** bij dit verweerschrift.

- 38.6 Volgens appellante is het oprijden van de Europaweg door aanbod en snelheid van het verkeer een zaak van lange adem en veroorzaakt onveilige situaties. Dit geldt voor de kant van de Vlietweg en de Vrouwenweg. Appellante pleit voor de aanleg van twee halve turborotondes op de Europaweg of het gebruik van aanbodgerichte verkeerslichten.

Reactie:

Met het Inpassingsplan wordt, zoals opgemerkt in de reactie onder 38.5, voorzien in een verkeersveilige oplossing voor de aansluiting van de Vrouwenweg en de Vlietweg op de Europaweg. Het plaatsen van verkeerslichten is daarom op dit moment niet noodzakelijk.

Wat betreft de turbotondes merken verweerders op dat dit op deze locatie fysiek gezien niet mogelijk is. Met uitvoering van de RijnlandRoute wordt de noordoostelijke tak van het kruispunt Europaweg – Vrouwenweg circa 100 meter richting de A4 verplaatst om de uitvoering van de nieuwe Lammebrug mogelijk te maken. Het kruispunt wordt hiermee feitelijk in twee stukken verdeeld.

Het aanleggen van halve turbotondes op de locaties waar in het RijnlandRoute ontwerp de nieuwe aansluitingen zijn voorzien, is niet mogelijk. Ter hoogte van de zuidwestelijke aansluiting is er te weinig ruimte en zijn de hoogteverschillen te groot. Ter hoogte van de noordoostelijke aansluiting is er een fors extra ruimtebeslag nodig. Ook is een invoegstrook van de Vrouwenweg / Vlietweg naar de Europaweg vanwege de verkeersveiligheid niet gewenst. Een oprit kan namelijk leiden tot een situatie dat men alsnog niet kan invoegen en aan het einde van de oprit stilstaat. Invoegen zou in dat geval gecompliceerder worden dan met de nu gekozen oplossing het geval is.

- 38.7 De afslag van en naar de Vrouwenweg wordt dichterbij de Vrouwenweg 57 geplaatst. De kruising blijft daarmee zeer onoverzichtelijk. Appellante pleit voor de verplaatsing van de kruising naar de andere kant van de woning, waarover ook jaren zou zijn gesproken. Appellante stelt bovendien dat het maar de vraag is of verkeer dat van de Vrouwenweg komt in staat zal zijn voldoende te kunnen voorsorteren voor de afslag richting Voorschoten.

Reactie:

De afslag van en naar de Vrouwenweg wordt inderdaad dichterbij het perceel aan de Vrouwenweg 57 geplaatst, namelijk op circa 105 meter afstand. De afslag is in het Inpassingsplan juist vanuit veiligheidsoverwegingen dichterbij het perceel aan de Vrouwenweg 57 geprojecteerd. Bestuurders hebben daarmee voldoende tijd om te anticiperen op de nieuwe splitsing met een afslag richting Voorschoten.

Wat betreft de stelling van appellant dat de kruising onoverzichtelijk zou zijn, verwijzen verweerders naar de reactie onder 38.5.

- 38.8 Appellante acht het niet duidelijk of de doorgang onder de brug voldoende is om deze veilig te kunnen gebruiken voor voetgangers, fietsers en de grote toename van auto's die door het afsluiten van de middenberm van de Europaweg ontstaat.

Reactie:

Door het afsluiten van de middenberm van de Europaweg zullen de woningen en het volkstuintencomplex langs de Vrouwenweg nabij de A4 via de verhoogde onderdoorgang Lammbrug ontsloten moeten worden. Dat geldt overigens alleen voor verkeer vanuit Leiden en richting de A4. Er is sprake van een beperkte toename van autoverkeer, het betreft immers bestemmingsverkeer en geen doorgaand verkeer.

De toekomstige rijbaan in de onderdoorgang heeft met een breedte van 4,50 meter dezelfde breedte als de Vrouwenweg, welke dienst doet als erftoegangsweg voor de woningen en het volkstuintencomplex. Daarnaast is net als in de bestaande situatie een apart voetpad voorzien.

Op een rijbaan van 4,50 meter breed kunnen een personenauto en twee fietsers elkaar inhalen / ontmoeten. De breedte van de rijbaan van 4,50 meter is gebaseerd op een normaal dwarsprofiel Erftoegangswegen type I van de CROW-richtlijn "Handboek Wegontwerp Erftoegangswegen". Op deze wegen is het gebruikelijk dat het verkeer gemengd wordt afgewikkeld, mede gezien de relatief lage verkeersintensiteiten.

Het ontwerp van de rijbaan voorziet, anders dan appellante stelt, in voldoende ruimte voor autoverkeer en fietsverkeer. Daarom is verweerder van mening dat de onderdoorgang veilig is voor het verkeer dat gebruik zal maken van deze onderdoorgang.

- 38.9 De bomen, die aan weerszijden van de Europaweg worden geplaatst, geven hinder aan de weidevogels en lossen de problemen van geluids- en lichthinder niet op. Ook de beplanting in het midden van de weg zou te breed worden aangelegd, met een nadelig effect voor Vrouwenweg 57. De bomen doorbreken het open karakter van het gebied, verkeersveiligheid en vormen een gevaar voor (jonge) vogels door de aanwezigheid van predatoren zoals eksters en kraaien.

Reactie:

In het Landschapsplan wordt langs de Europaweg, aan weerszijden, voorzien in een rij bomen. De plaatsing van de bomen dient in samenhang met het omliggende landschap en uitzicht te worden bepaald. Ook in de huidige situatie zijn langs de Europaweg bomen geplaatst. Van een doorbreking van het open karakter van het gebied zal dan ook geen sprake zijn.

- 38.10 Appellante merkt op dat er slecht minimale geluidswerende maatregelen worden gepleegd omdat de berekeningen zouden uitwijzen dat de stijging van de verkeershinder binnen de normen blijft. Appellante zet vraagtekens bij dit onderzoek omdat uitgegaan zou zijn van gemiddelden per jaar, en niet van de feitelijke hinder. Zo is volgens appellante niet meegenomen dat de gemiddelde snelheid op de N206 fors omhoog gaat (en de hinder dus ook) omdat de Lammebrug minder vaak open gaat en de scheiding van het verkeer groter is. Dit geldt te meer voor de zomer, omdat dan de brug dan heel regelmatig open ging.

Reactie:

De maximale snelheid op de Europaweg is momenteel 80 km/uur. Voor een aansluiting zoals de Vrouwenweg en de Vlietweg op een dergelijke weg is het beter dat de snelheid lager is. Daarom is de gemeente Leiden voornemens de bebouwde kom grens te verplaatsen waardoor de maximale snelheid ter hoogte van de aansluiting van de Vrouwenweg 50 km/uur zal worden. Met deze snelheidsverlaging is in het geluidonderzoek geen rekening gehouden waardoor feitelijk sprake is van een overschatting van het geluidniveau ten opzichte van een situatie met een 50km/uur zone.

Verder merken verweerders op de het akoestisch onderzoek voldoet aan alle wettelijke vereisten. Appellant heeft niet aannemelijk gemaakt dat het onderzoek zodanige gebreken, dan wel leemten in kennis bevat, dat daar in redelijkheid niet van uit kon worden gegaan.

- 38.11 Appellante wijst erop dat de Oostvlietpolder een groene verbindingzone moet worden tussen de Vlietlanden en Cronestein. De minimale lucht, licht en geluidhinder maatregelen zijn verre van voldoende om die plannen goed te ondersteunen.

Reactie:

Wat betreft de groene verbindingzone merken verweerders op dat de bedoelde verbinding een plan is van de gemeente Leiden. De gemeente Leiden is dan ook verantwoordelijk voor de aanleg daarvan. Het Inpassingsplan maakt de aanleg van deze verbinding niet onmogelijk.

Wat betreft de stelling van appellant dat de minimale maatregelen ten aanzien van luchtkwaliteit verre van voldoende zijn om de plannen voor de Oostvlietpolder te ondersteunen, volstaan verweerders met een verwijzing naar de reactie onder 38.4.

Er zal geen sprake zijn van onaanvaardbare lichthinder. Op dit moment wordt de Europaweg immers ook verlicht. Dit zal met het Inpassingsplan niet veranderen.

- 38.12 Tussen de bebouwing aan de Vrouwenweg 55 en Vrouwenweg 57, midden op de kale weg, zou in een (brug)verbinding met de achterliggende Cronesteynse polder worden voorzien. In feite wordt volgens appellante daarmee een eerdere situatie opnieuw aangebracht die destijds werd verwijderd omdat dit een "sociaal onveilige plek" zou zijn. Appellante stelt bovendien dat het restaurant Cronesteyn en de Vrouwenweg 57 geconfronteerd wordt met een aanzienlijke afname van woon- en gebruiksgenot. Appellante wijst op de oplossing voor deze problemen: de aanleg van een tunnel van de A4 naar de Churchillaan in Leiden.

Reactie:

Het terugbrengen van de (brug)verbinding over de Vrouwenvaart tussen Vrouwenweg 55 en 57 is een wens van de Gemeente Leiden als onderdeel van een door de gemeente geplande recreatieve verbinding tussen de Oostvlietpolder en de Cronesteynse polder. De brugverbinding tussen de Vrouwenweg en het Knotterpad maakt geen deel uit van het Inpassingsplan. De verbinding is gelegen buiten het plangebied. Wel maakt de brug deel uit van het Landschapsplan, maar dit betreft slechts een indicatie.

Wat betreft het restaurant Cronesteyn merken verweerders op dat het behartigen van de belangen van de horecaonderneming niet onder de statuten valt. Op dit punt is de stichting dan ook niet-ontvankelijk. Overigens is en blijft het restaurant goed bereikbaar. Wat betreft de woning aan de Vrouwenweg 57 verwijzen verweerders naar het beroep van E.S.M. Niersman dat behandeld is onder nr. 25 van dit verweerschrift.

39 Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten

Appellante is gevestigd te Voorschoten en stelt zich blijkens haar statuten tot doel om de Historische Culturele Waarden van Voorschoten te behouden met name door te bevorderen dat karakteristieke panden, gevels, werken en beplantingen binnen de gemeente Voorschoten in stand gehouden, beschermd, behouden, onderhouden en gerestaureerd worden alsmede door het bevorderen van een goede planologische invulling van Voorschoten en van een goed leefmilieu aldaar.

Het beroep van appellante richt zich tegen het Inpassingsplan.

De zienswijze van appellante over het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.50 (aanvullend voor appellante).

Beroepsgronden

- 39.1 Appellante stelt dat de provincie de nut en noodzaak van het ZnB-optimaal tracé niet voldoende heeft onderbouwd. Zij stelt dat het economische groeiscenario dat ten grondslag ligt aan de onderbouwing van de RijnlandRoute gebaseerd is op onjuiste en in ieder geval achterhaalde veronderstellingen nu het Global Economy-scenario van 2,7% groei per jaar in de afgelopen tien jaar niet is behaald en netto rond de 0% lag en deze groei ook voor de komende tijd niet realistisch wordt geacht. Dat de veronderstelde economische groei achterhaald en onjuist is volgt volgens appellante uit het feit dat de ontwikkelingen op Valkenburg terug geschaald zijn van 20.000 woningen naar minder dan 4500 in 2030 en 2000 in 2020 terwijl zelfs dat het komende decennium niet wordt gehaald. Bovendien is het maar helemaal de vraag of de Greenport ontwikkeling blijft bestaan in het digitale tijdperk, nu de veilinghandel niet meer fysiek in Rijnsburg zal plaatsvinden. Daarmee vervallen fysieke verkeersstromen en daarmee vervalt een van de motieven waarop de RijnlandRoute is gebaseerd. Ook de afname van de werkende bevolking in de komende decennia en het nieuwe werken hebben een drukkend effect op de prognoses van een decennium geleden. Appellante citeert ook uit de studie Welvaart en Leefomgeving van de gezamenlijke Planbureaus in Nederland waaruit volgt dat de druk op de fysieke omgeving op termijn naar verwachting afneemt. Appellante stelt dat het dan ook onzinnig is om projecten te realiseren die zich op die hoge economische groeiscenario's baseren. Ook al is een scenario een consequente doorrekening van een aangenomen ontwikkeling en als zodanig geen prognose, een scenario moet worden verlaten als het zich volledig buiten de te verwachten realiteit bevindt.

Reactie:

Ten aanzien van de nut en noodzaak van de RijnlandRoute verwijzen Provinciale Staten naar paragraaf 1 van de Inleiding van dit verweerschrift. In aanvulling daarop merken Provinciale Staten nog het volgende op.

Het verkeersonderzoek ten behoeve van het Inpassingsplan is uitgevoerd op basis van het op dat moment meest actuele NRM (2013). Het NRM gaat uit van het door appellante bestreden GE-scenario. Dat is een bewuste keuze die voorkomt dat onderschatting plaatsheeft van de milieueffecten. Het grootste verschil tussen het GE-scenario en het lagere RC-scenario zit in de bevolkingsgroei en de werkgelegenheid. Overigens is in beide scenario's sprake van een afnemende groei ten opzichte van de trendlijn (1970-2002). De groeiscenario's die ten grondslag liggen aan de gehanteerde verkeersmodellen worden voortdurend getoetst aan ontwikkelingen in demografie, mobiliteit en economie en zo nodig aangepast. Daarmee is bij de besluitvorming uitgegaan van gangbare en realistische groeiprognoses voor het wegverkeer.

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

Zie met betrekking tot het NRM bijvoorbeeld:

- AbRvS 3 december 2008, nr. 200703693/1 (TB Capaciteitsuitbreiding Coentunnel 2008), r.o. 2.8.5;
- AbRvS 6 juli 2011, nr. 201009980/1/M2 (TB A4 Delft-Schiedam), r.o. 2.20.1.

- 39.2 Ter onderbouwing van de vorige beroepsgrond stelt appellante dat met het gehanteerde Regional Communities-scenario, met een groei van 1,1% in de periode 2000 tot 2020, de baten/kosten-verhouding 0,7 was en dat daarmee de RijnlandRoute dus maatschappelijk onrendabel was. Dit terwijl de daadwerkelijke economische groei zelfs het scenario van de Regional Communities heeft onderschreden. Dat betekent dus dat de RijnlandRoute meer kost dan hij oplevert en daar zegt de provincie in het Inpassingsplan geen woord over, ondanks dat in de inspraak en zienswijzen van vele kanten, ook namens appellante, daar op is gewezen.

Reactie:

Het betoog van appellante kan niet gevolgd worden. Binnen de MKBA is ook een scenario met lagere groei (gelijkvormig aan een RC-scenario) doorgerekend. In dat scenario geldt voor beide alternatieven de maatschappelijke baten niet opwegen tegen de maatschappelijke kosten. De onderlinge verhouding blijft echter gelijk, Zoeken naar Balans scoort beter dan Churchill Avenue. Ook wanneer, conform het betoog van appellante, wordt uitgegaan van het lage RC-scenario is de uitkomst van de MKBA dus een reden om voor Zoeken naar Balans te kiezen en niet voor Churchill Avenue.

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

- 39.3 Appellante stelt dat de kosten gemoeid met het oplossen van de knelpunten op de bestaande route wel een betere baten/kosten-verhouding hebben, simpelweg omdat de kosten ongeveer een kwart bedragen en de baten vooral daarmee worden gerealiseerd.

Reactie:

De door appellante bedoelde 'no regret-maatregelen' alleen geven onvoldoende invulling aan de doelstellingen die voor de RijnlandRoute zijn geformuleerd. Voor de lange termijn zijn die maatregelen niet probleemoplossend, zo is gebleken uit het MER 2^e fase waarin deze variant als Zoeken naar Balans A is onderzocht. Om die reden wordt met het Inpassingsplan ook voorzien in een nieuwe oost-west verbinding tussen de A4 en de A44. De kosten/baten afweging doet daarbij niet ter zake.

- 39.4 Volgens appellante stelt de provincie dat de huidige N206 niet voldoende robuust is en gevoelig bij calamiteiten. Appellante stelt dat dit nergens wordt onderbouwd en dat door de provincie niet de moeite is genomen om serieus in te gaan op de diepgravende analyse van de robuustheid van de RijnlandRoute zoals die door de heer ir. Otto Swertz is opgesteld. Hieruit blijkt de onvoldoende motivering van het Inpassingsplan.

Reactie:

In paragraaf 1 van de Inleiding is uitgebreid ingegaan op het nut en de noodzaak van de RijnlandRoute.

De analyse van de heer Swertz over de robuustheid van de RijnlandRoute is uitgebreid bij de besluitvorming betrokken. Zo hebben Provinciale Staten Grontmij Nederland B.V. een kwalitatief advies laten geven over het rapport van Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute d.d. 29 februari 2012, opgesteld door onder meer de heer Swertz. Ook heeft de heer Swertz zijn analyse op 3 april 2013 gepresenteerd in de Commissie Verkeer en Milieu. De analyse van de heer Swertz en het advies van Grontmij zijn door Provinciale Staten beide in de besluitvorming over het Inpassingsplan betrokken.

De robuustheid van het verkeersnetwerk was een belangrijke voorwaarde voor het voorkeursalternatief. Een robuust netwerk biedt (1) alternatieven bij calamiteiten, overbelasting, wegwerkzaamheden en onderhoud, is (2) toekomstvast en (3) ontvlecht verkeersstromen. De RijnlandRoute doet dat allemaal. In de huidige situatie heeft het verkeer bij calamiteiten op de A44 en de A4 vrijwel geen ander alternatief dan het

stedelijke wegennet van Leiden (N206). Dat is hier niet op berekend. Met de aanleg van de RijnlandRoute komt er parallel aan de N206 een alternatieve route.

In het geval van calamiteiten op de N206 kan het verkeer ook gebruik maken van de RijnlandRoute en andersom. Het netwerk wordt met de RijnlandRoute zodanig aangevuld dat niet alleen bestaande knelpunten worden opgelost, maar ook dat de voorziene verkeersgroei op de langere termijn goed kan worden gefaciliteerd.

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

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

Dat ontkent het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute ook niet. Het bekijkt het aspect "robuustheid" alleen vanuit een andere hoek. Bij de conclusie van het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute dat Zoeken naar Balans minder robuust is dan het alternatief Churchill Avenue, is alleen gekeken naar de aansluiting van de nieuwe verbinding op de A4 en de A44. Het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute veronderstelt dat op die verbindingen, door weefbewegingen, meer incidenten zullen optreden. Het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute ziet echter over het hoofd dat bij een incident op een van de aansluitingen van de nieuwe verbinding op de A4 of A44, het verkeer gebruik kan blijven maken van de oost-westverbinding over de N206. Dat is juist het voordeel van 2 parallelle verbindingen.

- 39.5 Appellante stelt dat in de toelichting op het Inpassingsplan (blz. 8) wordt betoogd dat door de RijnlandRoute de leefbaarheid wordt verbeterd, terwijl dit slechts gerelateerd wordt aan de veronderstelde afname van de hoeveelheid verkeer op enkele lokale routes. Geheel ten onrechte verzuimt de provincie in de afweging mee te nemen dat de leefbaarheid in de regio juist verslechtert door een geheel nieuwe weg aan te leggen door een uniek natuurgebied en door een verbinding van de ecologische hoofdstructuur op de plaats waar die juist op zijn smalst is (bij Maaldrift). Van de leefbaarheid in de zin van natuurlijke- en landschapswaarden is de provincie zich in dit project blijkbaar niet bewust, terwijl dat voor vele betrokken organisaties nu juist een van de hoofdbezwaren vormt tegen de aanleg van de RijnlandRoute. Waarom is de provincie zo weinig empathisch voor dit argument en laat ze een benoeming op dit punt gewoon achterwege, en waarom houdt de provincie zich niet aan haar eigen doelstellingen en beleid op het gebied van natuur en landschap?

Reactie:

Ter onderbouwing van de nut en noodzaak van de RijnlandRoute is in de Toelichting op het Inpassingsplan uiteengezet dat door het bundelen van verkeer op de nieuwe verbinding van de RijnlandRoute voor een aantal woongebieden waar de leefbaarheid onder druk staat, de milieuoverlast afneemt. Uit het MER en de verschillende milieuhygiënische achtergrondrapportages bij het Inpassingsplan volgt evenwel dat de RijnlandRoute op een zodanige manier wordt ingepast dat aan alle milieunormen wordt voldaan terwijl voorts bijzondere aandacht is besteed aan de landschappelijke inpassing van de RijnlandRoute.

In de Toelichting op het Inpassingsplan is uitdrukkelijk ingegaan op de effecten van de RijnlandRoute op de Papenwegse Polder. Daarbij wordt aan de Papenwegse Polder juist een hoge cultuurhistorische waarde toegekend. De kwaliteiten van het polderlandschap worden door een verdiepte ligging die overgaat in een boortunnel zoveel mogelijk gerespecteerd. De agrarische bestemming van de omringende polder wordt niet gewijzigd door de RijnlandRoute. Er worden geen schermen of hoog opgaande beplanting gerealiseerd waardoor het zicht op het open landschap blijft bestaan.

Als bijlage bij de Toelichting op het Inpassingsplan is het Mitigatie- en Compensatieplan (bijlage 9) en de Inpassingsvisie en Landschapsplan (bijlage 19) gevoegd. Uit beide documenten volgt dat Provinciale Staten wel degelijk aandacht hebben voor de effecten van de RijnlandRoute op het gebied van natuur en landschap en, waar nodig, ook maatregelen hebben getroffen om ervoor te zorgen dat de RijnlandRoute zodanig kan worden ingepast dat geen afbreuk wordt gedaan aan de (provinciale) doelstellingen rondom natuur en landschap.

- 39.6 Samenvattend stelt appellante dat de provincie de nut en noodzaak van het ZnB-optimaal tracé niet voldoende heeft onderbouwd en geactualiseerd, terwijl deze variant bijna één miljard euro kost in een tijd dat de beschikbare middelen zijn afgenomen en dat in de toekomst alleen maar meer het geval zal zijn. Daarmee is het besluit in strijd met de motiveringsplicht.

Reactie:

Ter onderbouwing van de nut en noodzaak van de RijnlandRoute verwijzen Provinciale Staten naar de Inleiding van dit verweerschrift onder paragraaf 1. In aanvulling daarop onderstrepen Provinciale Staten dat de keuze voor het tracé van de RijnlandRoute de uitkomst vormt van een uitgebreid en zorgvuldig doorlopen besluitvormingsproces waarbij de door appellante genoemde bezwaren uitdrukkelijk zijn meegewogen. Van strijd met het motiveringsbeginsel is daarom geen sprake.

- 39.7 Appellante stelt dat door de overspannen verwachtingen van de economische ontwikkelingen ook de voorziene verkeersontwikkelingen achterhaald zijn, evenals de aan de plannen ten grondslag liggende verwachtingen ten aanzien van de behoefte aan kantoren en bedrijventerreinen. Appellante stelt dat de provincie niet ingaat op de zienswijzen die door appellante op dit punt zijn ingediend.

Reactie:

In aanvulling op het gestelde in 39.5 geldt dat de noodzaak van de RijnlandRoute is gegeven door een slechte doorstroming op de N206, een belemmering van de groei van Leiden als gevolg van een overbelaste oost-westverbinding, een zwak infrastructuurnetwerk dat gevoelig is bij calamiteiten en de verkeersveiligheid en leefbaarheid die dientengevolge onder druk staan. Het klopt dat de groei de afgelopen jaren wat is afgevlakt. De belangrijkste oorzaak hiervan is de economische crisis van de afgelopen jaren. Dit betekent echter niet dat het verkeer afneemt. De problemen in de regio ten aanzien van doorstroming en bereikbaarheid blijven onverminderd gelden, ongeacht de verminderde behoefte aan kantoren en bedrijventerreinen.

- 39.8 Appellante stelt dat uit een vergelijking van de gemeten verkeersintensiteiten op de Churchillaan Noord en Zuid met de verkeersintensiteiten in het referentiescenario volgt dat met overtrokken prognoses wordt gemotiveerd dat een extra weg noodzakelijk is. Dit terwijl uit verkeersstellingen van de Gemeente Leiden blijkt dat de verkeersintensiteit eerder toe- dan afneemt. Appellante is verbaasd over het feit dat de provincie op blz. 28 van de toelichting bij het ontwerp-Inpassingsplan ineens een andere voorspelling van de verkeersintensiteit hanteert, ditmaal volgens het NRM-model waarbij de verkeersintensiteit voor de Churchillaan Noord in 2030 uitkomt op 20.300 mvt/etmaal. Dit terwijl in het MER voor 2020 nog een aantal van 41.200 mvt/etmaal werd gemeld. Een verkeersintensiteit van 20.300 mvt/etmaal kan de Churchillaan makkelijk aan volgens appellante. Nu de knelpunten op de huidige route niet op de Churchillaan maar op het Lammenschansplein liggen, kan worden volstaan met het oplossen van de knelpunten op de huidige route. Met de huidige prognoses in het referentiescenario valt volgens appellante de hele argumentatie van een overbelasting op de N206 weg, terwijl dat de hoofdreden was voor de noodzaak van de RijnlandRoute met een nieuw tracé door de polders.

Reactie:

De door appellant genoemde getallen kloppen. Het betreft hier echter de etmaalintensiteiten. Belangrijker zijn de spitsintensiteiten en die liggen dicht tegen elkaar aan, te weten 2.400 mvt in het RMVK en 2.000 mvt in het NRM.

Het forse verschil in de etmaalintensiteiten wordt overigens grotendeels verklaard door het feit dat het RMVK eenmalig toedeelt naar de snelste route (en niet zoals in de

spitsen het verkeer verdeelt over een aantal alternatieven op basis van reistijd en vertraging – de zogenaamde evenwichtstoestand). Dat verklaart dat met het RMVK meer verkeer wordt toebedeeld aan de bestaande route door Leiden dan met het NRM, omdat geen rekening wordt gehouden met files en vertraging door overbelasting van het wegennet buiten de spits.

- 39.9 Appellante stelt dat de provincie het alternatief van de Churchillavenue en het ZnB A afwees omdat beide alternatieven niet voldoende toekomstbestendig zouden zijn. Gezien de vorige beroepsgrond is appellante van mening dat die stellingname onderuit is gehaald. Een andere reden was de hogere kosten van de Churchillavenue. Dat argument gaat in ieder geval niet op voor het ZnB A alternatief omdat dit maar ongeveer 200 à 250 miljoen euro kost. Dit veel goedkopere alternatief is daarom ten onrechte en zonder motivatie afgewezen. Dit wordt niet gedaan in het aan het MER ten grondslag liggende cijfermateriaal, maar zeker niet in het aan het Inpassingsplan ten grondslag liggende cijfermateriaal, gebaseerd op het NRM-model.

Reactie:

In paragraaf 2 van de Inleiding van dit verweerschrift is een uiteenzetting gegeven van de wijze waarop het voorkeursalternatief voor de RijnlandRoute tot stand is gekomen. In de eerste plaats wordt daar naar verwezen. In aanvulling daarop geldt het volgende.

In de Nota Voorkeursalternatief zijn de doelstellingen voor de RijnlandRoute uiteengezet en is onderbouwd dat het alternatief Zoeken naar Balans op basis van de verschillende toetsingscriteria aan alle doelstellingen voldoet, in tegenstelling tot het alternatief Churchill Avenue en het alternatief Zoeken naar Balans A.

Zie Nota Voorkeursalternatief, blz. 7-8.

Op basis van heldere en objectieve criteria is beoordeeld dat Zoeken naar Balans de verkeersproblemen het beste oplost en bovendien toekomstbestendig is. Daarnaast maakt Zoeken naar Balans het verkeerssysteem in Holland Rijnland robuuster omdat er naast de huidige N206 een tweede oost-westverbinding wordt gerealiseerd. Die omstandigheden rechtvaardigen de keuze voor Zoeken naar Balans.

- 39.10 Appellante stelt dat de aanzienlijke toename in de verkeersintensiteit op de Europaweg een aanvulling op de MER meer dan rechtvaardigt en dat de mededeling van de provincie, dat er alleen maar milieuvoordelen in het Inpassingsplan ten opzichte van het MER zijn, onjuist is en slecht gemotiveerd. Dit geldt ook voor de niet in het MER onderzochte effecten van de emissies bij de tunnelmonden, die leiden tot een hogere belasting met stikstofdioxide en fijnstof voor de woningen in de nabijheid van de tunnelmonden.

Reactie:

In het MER is wel degelijk gekeken naar de effecten voor de luchtkwaliteit ter hoogte van de tunnelmonden.

Zie MER 2^e fase, Achtergrondrapport luchtkwaliteit (Bijlage 40 bij de Toelichting op het Inpassingsplan).

Appellante doelt wellicht op het feit dat na afronding van het MER de tunnel in de Papienwegse Polder nog met 200 meter is verlengd als gevolg waarvan ook de tunnelmond op een andere plek is gesitueerd.

Ten aanzien van de gevolgen van het Inpassingsplan voor de luchtkwaliteit wordt vooropgesteld dat de RijnlandRoute is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Op basis daarvan wordt geborgd dat van overschrijding van grenswaarden op het punt van luchtkwaliteit geen sprake is. Ingevolge artikel 5.16, derde lid, Wm vindt daarom geen afzonderlijke toets plaats aan de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden. Het NSL zorgt ervoor dat overal in Nederland aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan, ook ter plaatse van de woning van appellanten.

Zie 6^e NSL Melding 2014, projectnummers 2002, 2003, 2004, 2004a en 2004b.

Na het doen van de NSL melding, is evenwel besloten om de boortunnel te verlengen. Om die reden is specifiek bij de tunnelmonden aanvullend onderzoek uitgevoerd.

Zie de Achtergrondnotitie luchtkwaliteit d.d. 9 september 2014 (bijlage 6 bij de toelichting op het Inpassingsplan).

Daaruit volgt dat er in de plansituatie (2020) nergens op de wettelijke beoordelingspunten een overschrijding van de grenswaarden van de relevante luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en ultrafijnstof (PM_{2,5}) optreedt. Ter hoogte van de tunnelmonden is wel sprake van een concentratie NO₂ die boven de grenswaarde van 40 µg/m³ ligt, maar hier is geen sprake van een wettelijk toetspunt. Er is namelijk geen sprake van functies waar mensen langdurig verblijven. De mogelijke korte blootstelling is niet significant in relatie tot de middelingstijd van 1 jaar die geldt voor de jaargemiddelde concentratie NO₂. Uit het blootstellingscriterium van artikel 22, lid 1, onder a, j^o artikel 65 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 volgt dat er daarom geen toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt.

Provinciale Staten menen dat de m.e.r.-procedure op zorgvuldige wijze is doorlopen waarbij de gemaakte keuzes steeds uitvoerig zijn gemotiveerd. In dit verband wijzen Provinciale Staten tot slot op ook op vaste jurisprudentie waaruit volgt dat de in de besluitvorming gemaakte keuze niet volledig overeen hoeft te stemmen met de in het MER beschreven uitvoeringen van het project. Zo'n eis zou immers betekenen dat het MER zelf reeds een definitieve keuze over het project zou moeten inhouden.

Vgl. AbRvS 4 januari 2012, 201104518/1/R4 en 201111577/1/R4, r.o. 2.14.3.

- 39.11 Appellante stelt dat in de Toelichting op het Tracébesluit A4 (blz. 43) en op het Tracébesluit A44 (blz. 47) ten onrechte staat dat er binnen het plangebied geen (bestaande) of nieuwe EHS ligt.

Reactie:

Het provinciaal ruimtelijk beleid voor de EHS is gericht op het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied. De bescherming van deze waarden vindt plaats door toepassing van een specifiek afwegingskader: het zogenaamde "nee, tenzij"- regime. Dat betekent dat nieuwe plannen en projecten niet zijn toegestaan als deze een significant negatief effect hebben op de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied, tenzij daarmee een groot openbaar belang gediend is en er geen reële alternatieven voorhanden zijn. In dat geval moet de schade zoveel mogelijk beperkt worden door het treffen van mitigerende maatregelen en moet de resterende schade gecompenseerd worden. Hiervoor is een ontheffing van Gedeputeerde Staten vereist.

Binnen het plangebied van de RijnlandRoute is geen gerealiseerde EHS aanwezig. Het in artikel 5 van de Verordening Ruimte 2014 neergelegde "nee, tenzij"- regime verzet zich niet tegen aanleg van de RijnlandRoute.

Wel ligt er vanuit provinciaal beleid een wens voor het ontwikkelen van twee ecologische verbindingzones: door de Oostvlietpolder en bij knooppunt Ommedijk langs het voormalig vliegveld Valkenburg naar de Papenwegse polder.

Zie kaart 3 bij de Verordening Ruimte 2014.

Gelet op artikel 5, tweede lid, Verordening Ruimte 2014 mogen nieuwe bestemmingen de instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van deze door de provincie gewenste ecologische verbindingzones niet significant beperken.

In het kader van het project wordt rekening gehouden met de realisatie van de ecologische verbindingzones in de toekomst. Zo wordt langs het tracé in het zuiden

van de Oostvlietpolder een brede watergang met een natuurvriendelijke oever aangelegd. Ook de verbreding van de Europaweg leidt niet tot een negatief effect op de wezenlijke waarden en kenmerken voor de gewenste ecologische verbindingzone door de Oostvlietpolder, doordat ontsnipperende maatregelen worden genomen. Er wordt een verbrede duiker met looprichels voor kleine fauna gerealiseerd. Bij het knooppunt Ommedijk wordt een ecoduct en ecopassage onder de A44 aangelegd. Hiermee wordt barrierewerking verminderd en de ecologische passage van de duinen naar de polder voor met name kleine zoogdieren gefaciliteerd.

Gelet op het vorenstaande leidt de RijnlandRoute niet tot een significante beperking van de wezenlijke kenmerken en waarden van de gewenste toekomstige ecologische verbindingzones door de Oostvlietpolder en bij knooppunt Ommedijk.

- 39.12 Appellante stelt dat de aanleg van een volledige aansluiting van de RijnlandRoute op de A44 in feite de nekslag betekent voor alle plannen om een betekenisvolle ecologische verbinding tussen de duinstreek en het Groene Hart te realiseren. De voorziene ondergrondse faunapassage bij Maaldrift zal door zijn ligging en de combinatie met een fietspad van niet meer dan symbolische betekenis zijn. Door de aanleg van het ZnB Optimaal-tracé zullen de door de provincie gedane investeringen, van vele miljoenen euro's, in de betrokken gebieden een groot deel van hun waarde verliezen. De provincie heeft nagelaten te motiveren waarom ondanks de aanwezigheid van alternatieven een dergelijke kapitaalvernietiging verantwoord is.

Reactie:

De ecologische verbindingzone bij knooppunt Ommedijk is tot op heden niet gerealiseerd.

De realisatie van de RijnlandRoute mag de realisatie van de ecologische verbindingzone niet belemmeren. Rekening houdend met de aanwezige doelsoorten (boommarter, hermelijn, waterspitsmuis, rosse woelmuis, rugstreepad, kleine vuurvlieder, oranjetip en houtpantserjuffer) wordt bij het nieuwe knooppunt daarom een ecopassage aangelegd, bestaande uit een fiets-ecotunnel onder de A44, een zone met hoog gras, struiken en een greppel (wadi) en een aansluitende passage over de verbindingsweg. Met deze ecopassage wordt juist bereikt dat de ecologische verbindingzone Maaldrift wordt ontsnipperd/gerealiseerd. Het belang en nut van de ecopassage wordt bovendien onderkend door omliggende gemeenten en natuurorganisaties. De stelling van appellante dat de ecopassage slechts symbolische betekenis heeft, kan daarom niet slagen.

- 39.13 Appellante stelt dat de aanleg van het ZnB-Optimaal-tracé evident in strijd is met het 'nee tenzij-principe'. Voor zover er al sprake is van een groot maatschappelijk belang anders dan dat met de aanleg van het tracé een enorme hoeveelheid gemeenschapsgeld gemoeid is, zijn er zeker reële alternatieven voorhanden. Reële

alternatieven zijn de no-regret maatregelen, dan wel de aanleg van een (boor)tunnel volgens het Churchilllaan tracé of het Spoorweg tracé.

Reactie:

Ter onderbouwing van de nut en noodzaak van de RijnlandRoute verwijzen Provinciale Staten naar het gestelde onder 1 in de Inleiding van dit verweerschrift. In aanvulling daarop onderstrepen Provinciale Staten dat de keuze voor het tracé van de RijnlandRoute de uitkomst vormt van een uitgebreid en zorgvuldig doorlopen besluitvormingsproces waarbij de door appellante genoemde bezwaren rondom aantasting van de EHS uitdrukkelijk zijn meegewogen. De alternatieven die door appellante worden genoemd hebben allemaal onvoldoende probleemoplossend vermogen en vormen daarom geen reëel alternatief voor de RijnlandRoute die in het Inpassingsplan is opgenomen.

- 39.14 Appellante stelt dat over het hoofd wordt gezien dat de instandhouding van het Natura 2000-netwerk onmogelijk is zonder adequate bescherming van de ecologische verbindingszones. Ook wordt ten onrechte voorbij gegaan aan de effecten van de aanleg van de weg op andere Natura 2000-gebieden dan Coepelduynen en Meijendel/Berkheide, namelijk de gebieden De Wilck en Kennemerland Zuid. Ook is het beweerde ontbreken van significant negatieve effecten in tegenspraak met het feit dat de provincie inmiddels bij de Omgevingsdienst Haaglanden een vergunning heeft aangevraagd in het kader van de Nbw 1998 om de RijnlandRoute te mogen aanleggen.

Reactie:

Relativiteitsvereiste

Blijkens de doelomschrijving in de statuten stelt appellante zich tot doel om de Historische Culturele Waarden van Voorschoten te behouden met name door te bevorderen dat karakteristieke panden, gevels werken en beplantingen binnen de gemeente Voorschoten in stand gehouden, beschermd, behouden, onderhouden en gerestaureerd worden alsmede door het bevorderen van een goede planologische invulling van Voorschoten en van een goed leefmilieu aldaar. Appellante stelt zich niet tot doel om de natuur en het landschap te beschermen, reden waarom de normen waar appellant zich thans op beroept, niet strekken tot bescherming van de belangen van appellante. Het relativiteitsvereiste van artikel 8:69a Awb staat daarom in de weg aan vernietiging op deze beroepsgrond.

Mocht uw Afdeling desondanks van oordeel zijn dat aanleiding bestaat tot een inhoudelijke beoordeling hiervan, dan geldt het volgende.

In de eerste plaats herhalen Provinciale Staten dat de als ecologische verbindingzones aangeduide gebieden nog niet als zodanig zijn ingericht. Het Inpassingsplan RijnlandRoute voorziet in de realisatie van ontsnipperende voorzieningen en nieuw leefgebied in het kader van inpassing van watergangen. Daarmee levert de RijnlandRoute nu juist een bijdrage aan de realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur.

In het MER 2^e fase is een natuur- en voortoets uitgevoerd voor de effecten van de RijnlandRoute op de Natura 2000-gebieden Meijndel & Berkheide, Kennemer-Zuid, Coepelduynen en De Wilck beoordeeld. De afstand tot de Natura-2000-gebieden De Wilck en Kennemerland Zuid is dusdanig groot dat effecten op deze gebieden met zekerheid zijn uitgesloten.

2^e fase MER RijnlandRoute, Achtergrondrapport Natuur, versie 2.0. (Bijlage 43 bij Toelichting Inpassingsplan)

Vervolgens is in een passende beoordeling het effect van de RijnlandRoute op de Natura 2000-gebieden Meijndel & Berkheide en Coepelduynen beoordeeld.

Natuurtoets PIP en TB's A4 en A44 RijnlandRoute (Bijlage 8 bij de Toelichting op het Inpassingsplan)

Dat een vergunning is aangevraagd op grond van artikel 19d van de Nbw 1998 is niet in tegenspraak met de conclusie dat significante negatieve effecten kunnen worden uitgesloten. Conform artikel 19d van de Nbw wordt een vergunning aangevraagd als significante negatieve effecten niet reeds in de voortoets kunnen worden uitgesloten. Dat was zo voor de Natura 2000-gebieden Meijndel en Berkheide en Coepelduynen. In dat geval bepaalt artikel 19f van de Nbw dat een passende beoordeling wordt gemaakt. Conform artikel 19g van de Nbw 1998 wordt de vergunning verleend indien uit de passende beoordeling volgt dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast. Uit de passende beoordeling voor de RijnlandRoute volgt dat de natuurlijke kenmerken van de onderzochte Natura 2000-gebieden met zekerheid niet worden aangetast.

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

- 39.15 Appellante stelt dat het een volslagen illusie is dat alle negatieve effecten van de aanleg van de weg door mitigatie of compensatie teniet kunnen worden gedaan. Voor het poldergebied dat door de aanleg van de nieuwe weg wordt vernietigd zal mitigatie niet mogelijk zijn. Ook compensatie moet uitgesloten worden geacht, nu alle agrariërs in het getroffen gebied al vrijwillig aangesloten zijn bij programma's voor agrarisch natuur- en landschapsbeheer en het dus niet reëel is te verwachten dat op dit vlak nog

meer mogelijkheden liggen, in de vorm van het creëren van geschikt weidevogelgebied in de wijde omgeving.

Reactie:

Relativiteitsvereiste

Blijkens de doelomschrijving in de statuten stelt appellante zich tot doel om de Historische Culturele Waarden van Voorschoten te behouden met name door te bevorderen dat karakteristieke panden, gevels werken en beplantingen binnen de gemeente Voorschoten in stand gehouden, beschermd, behouden, onderhouden en gerestaureerd worden alsmede door het bevorderen van een goede planologische invulling van Voorschoten en van een goed leefmilieu aldaar. Appellante stelt zich niet tot doel om de natuur en het landschap te beschermen, reden waarom de normen waar appellant zich thans op beroept, niet strekken tot bescherming van de belangen van appellante. Het relativiteitsvereiste van artikel 8:69a Awb staat daarom in de weg aan vernietiging op deze beroepsgrond.

Mocht uw Afdeling desondanks van oordeel zijn dat aanleiding bestaat tot een inhoudelijke beoordeling, dan geldt het volgende.

Door de aanleg van de RijnlandRoute in de Papenwegse polder gaat weidevogelareaal verloren. Door de provincie is deze polder aangemerkt als belangrijk weidevogelgebied. Omdat de ingreep leidt tot verlies van in de Verordening Ruimte als belangrijk aangemerkt weidevogelleefgebied moet niet alleen het areaal verlies, maar ook de verstoring worden gemitigeerd en gecompenseerd. De verdiepte ligging, de geluidwerende voorzieningen en aangepaste verlichting hebben een mitigerend effect vanwege de beperking van de verstoring. Voor de resteffecten is berekend dat er door de aanleg circa 3 hectare verdwijnt en dat vanwege verstoring, berekend op basis van extra geluidverstoring (plansituatie ten opzichte van de huidige situatie) sprake is van een opgave van circa 16 hectare compensatie. Tenslotte is er door verlies en herinrichting van geschikt areaal in de Stevenshofjespolder circa 3 hectare compensatie benodigd. De totale opgave bedraagt derhalve circa 22 hectare. Voor alle opgaven worden compensatiemogelijkheden zoveel mogelijk uitgewerkt in de directe omgeving buiten de door de ingreep verstoorte zone.

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

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

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

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

Zie het Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute (bijlage 9 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 31.

Om de uitvoerbaarheid van de compensatieopgave te vergroten zijn twee sporen verkend.

Spoor 1 bestaat uit het realiseren van de compensatieopgave door middel van particulier natuurbeheer c.q. agrarisch natuurbeheer op gronden die nu nog bij agrariërs in eigendom zijn. De inzet van agrarisch natuurbeheer is voor de vaststelling van het Inpassingsplan onderzocht. Daartoe is met vertegenwoordiging van agrarische natuurverenigingen een overzicht gemaakt van 'kansrijke polders'. 'Kansrijk' betekent in dezen dat de polder voldoet aan de uitgangspunten voor compensatie en dat de agrarische natuurverenigingen hebben laten weten dat er vermoedelijk animo zal zijn voor invulling van de compensatieopgave. De polders die door het bevoegd gezag als kansrijk zijn aangemerkt zijn: Papenwegse Polder (gedeeltelijk), Westeindsepolder, Grote Drooggemaakte polder, Zwet- en Grootte Blankaardpolder, Polder Groenendijk, Oostbroekpolder, Duivenvoordse Veenzijdse polder, Polder Elsbroek en Polder Hoogeweg/Elsgeest. Deze polders zijn (vrijwel) allemaal in de nabijheid van het tracé van de RijnlandRoute.

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

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

- 39.16 Appellante stelt dat de vraag van mitigatie en compensatie niet aan de orde zal komen als het "nee tenzij-principe" serieus wordt toegepast, omdat de provincie in al haar voorstellen en reacties systematisch de verplichte alternatieventoets heeft genegeerd.

Er is steeds geredeneerd dat er sprake is van een verlies of aantasting van belangrijk weidevogelgebied waardoor er gemitigeerd of gecompenseerd zal worden. Eerst moet echter worden aangetoond dat er geen reële alternatieven zijn en dat is niet gebeurd.

Reactie:

Relativiteitsvereiste

Blijkens de doelomschrijving in de statuten stelt appellante zich tot doel om de Historische Culturele Waarden van Voorschoten te behouden met name door te bevorderen dat karakteristieke panden, gevels werken en beplantingen binnen de gemeente Voorschoten in stand gehouden, beschermd, behouden, onderhouden en gerestaureerd worden alsmede door het bevorderen van een goede planologische invulling van Voorschoten en van een goed leefmilieu aldaar. Appellante stelt zich niet tot doel om de natuur en het landschap te beschermen, reden waarom de normen waar appellant zich thans op beroept, niet strekken tot bescherming van de belangen van appellante. Het relativiteitsvereiste van artikel 8:69a Awb staat daarom in de weg aan vernietiging op deze beroepsgrond.

Mocht uw Afdeling desondanks van oordeel zijn dat aanleiding bestaat tot een inhoudelijke beoordeling, dan geldt het volgende.

In de Inleiding van dit verweerschrift is in paragraaf 2 uiteengezet welke overwegingen een rol hebben gespeeld bij de keuze voor het tracé van de RijnlandRoute. Daar is uiteengezet dat op basis van het MER alternatieven voor de RijnlandRoute gemotiveerd zijn afgefallen. De alternatieventoets heeft dus wel degelijk plaatsgevonden en hebben Provinciale Staten tot de conclusie gebracht dat reële alternatieven voor de doelen waaraan de RijnlandRoute dient te voldoen, ontbreken.

- 39.17 Appellante stelt dat de rapporten Natuurtoets en Veldinventarisaties, waarop zowel de Tracébesluiten als het Inpassingsplan mede zijn gebaseerd, zeer gebrekkig zijn en gebaseerd op absoluut onvoldoende inventarisatiewerk en literatuuronderzoek. Dit wordt door de onderzoekers zelf impliciet erkend (blz. 9 van het Rapport Veldinventarisaties).

Reactie:

Relativiteitsvereiste

Blijkens de doelomschrijving in de statuten stelt appellante zich tot doel om de Historische Culturele Waarden van Voorschoten te behouden met name door te bevorderen dat karakteristieke panden, gevels werken en beplantingen binnen de gemeente Voorschoten in stand gehouden, beschermd, behouden, onderhouden en

gerestaureerd worden alsmede door het bevorderen van een goede planologische invulling van Voorschoten en van een goed leefmilieu aldaar. Appellante stelt zich niet tot doel om de natuur en het landschap te beschermen, reden waarom de normen waar appellant zich thans op beroept, niet strekken tot bescherming van de belangen van appellante. Het relativiteitsvereiste van artikel 8:69a Awb staat daarom in de weg aan vernietiging op deze beroepsgrond.

Mocht uw Afdeling desondanks van oordeel zijn dat aanleiding bestaat tot een inhoudelijke beoordeling, dan geldt het volgende.

Appellante citeert één zin, waardoor de betekenis totaal verdraaid wordt. De geciteerd zin staat in par. 1.1 van de Veldinventarisaties. Die heet niet voor niets "Aanleiding". Toegelicht wordt dat het detailniveau van de informatie die er op dat moment ligt voldoende was voor het MER, maar onvoldoende gedetailleerd om het Inpassingsplan vast te stellen. Juist om de informatie uit het MER en de Natuurtoets in meer detailniveau uit te werken, zijn de veldinventarisaties uitgevoerd waarvan de resultaten in de rapportage van 24 oktober 2014 zijn neergelegd. Appellante onderbouwt haar stelling overigens ook niet nader zodat ook om die reden deze stelling niet kan slagen.

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

- 39.18 In aanvulling op de vorige beroepsgrond stelt appellante dat de opsomming van de beschermde dier- en plantensoorten die in het plangebied voorkomen zeer willekeurig is en kennelijk niet is gebaseerd op een gedegen gebiedskennis en/of veldbiologisch inzicht. Zo komen er wel beschermde grondgebonden zoogdieren voor en komen er ook beschermde vaatplanten voor.

Reactie:

Relativiteitsvereiste

Blijkens de doelomschrijving in de statuten stelt appellante zich tot doel om de Historische Culturele Waarden van Voorschoten te behouden met name door te bevorderen dat karakteristieke panden, gevels werken en beplantingen binnen de gemeente Voorschoten in stand gehouden, beschermd, behouden, onderhouden en gerestaureerd worden alsmede door het bevorderen van een goede planologische invulling van Voorschoten en van een goed leefmilieu aldaar. Appellante stelt zich niet tot doel om de natuur en het landschap te beschermen, reden waarom de normen waar appellant zich thans op beroept, niet strekken tot bescherming van de belangen

van appellante. Het relativiteitsvereiste van artikel 8:69a Awb staat daarom in de weg aan vernietiging op deze beroepsgrond.

Mocht uw Afdeling desondanks van oordeel zijn dat aanleiding bestaat tot een inhoudelijke beoordeling hiervan, dan geldt het volgende.

De stelling van appellante kan niet gevolgd worden.

De bosmuis, de egel, de haas, de hermelijn, het konijn, de ree, de veldmuis en de vos zijn geen strikt beschermde soorten (tabel 3-soorten) op grond van de Flora- en faunawet. Het zijn algemene, niet bedreigde soorten (tabel 1-soorten). Voor tabel 1-soorten geldt een algemene vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet. Hiervoor hoeft bij de uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting geen ontheffing te worden aangevraagd.

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

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

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

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

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

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

Ten aanzien van de beschermde vaatplanten geldt het volgende.

Op blz. 32 van het rapport veldinventarisaties staat:

"2.8 Vaatplanten

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

Op blz. 69 staat:

“3.8 Vaatplanten

Zoals aangegeven in par. 2.8 is nader onderzoek naar vaatplanten niet nodig geacht, en derhalve niet uitgevoerd. Tijdens het veldonderzoek naar andere beschermde soortgroepen zijn ook geen (strikt) beschermde vaatplanten waargenomen. Wel zijn de volgende vaatplanten van tabel 1 en/of de Rode Lijst waargenomen, waarvoor bij dit voornemen een vrijstelling van de Flora- en faunawet geldt:

- Smalle waterweegbree bij monsterpunt 7 tijdens het onderzoek naar de Platte schijfhoren
- Zwanenbloem bij monsterpunt 4 en 7 tijdens het onderzoek naar de Platte schijfhoren en in verschillende sloten in de Ommedijkse polder.”

Wat appellante over het hoofd ziet is dat de smalle waterweegbree en de zwanenbloem onder “tabel 1-soorten/ rode lijst soorten” vallen en niet onder (strikt) beschermde soorten zoals bedoeld op bladzijde 32.

- 39.19 Appellante stelt dat de onderzoekers ten onrechte het belang van de polders voor andere soorten broedvogels dan de huismus, buizerd en boerenzwaluw niet of onvoldoende in de beschouwing hebben betrokken. In eerdere rapporten ontbraken de weidevogels geheel en pas nadat door een ander onderzoeksbureau gegevens over deze soorten aan de onderzoekers waren aangeboden zijn deze in de rapportage meegenomen. Uit deze gegevens bleek overigens dat de grootste concentraties weidevogelnesten in de Papenwegse/Zuidwijkse polder zich bevinden in het noordelijke deel, waar de RijnlandRoute is geprojecteerd.

Reactie:

Verwezen wordt naar het verweer dat is opgenomen onder 39.15.

- 39.20 Volgens appellante heeft het er de schijn van dat door de onderzoekers slechts broedvogels als beschermd worden beschouwd en ten onrechte voorbij wordt gegaan aan het belang van de polders voor vele beschermde soorten trekvogels, te weten de grote zilverreiger, kleine zilverreiger, purperreiger, ooievaar, lepelaar, kolgans, brandgans, kleine zwaan, slechtvalk en bruine kiekendief. Aanleg van de RijnlandRoute zal door habitatvernietiging en verstoring leiden tot een aanzienlijke aantasting van de functionele leefomgeving en daarmee afbreuk doen aan de “gunstige staat van instandhouding” van deze overwegend sterk bedreigde soorten.

Reactie:

Relativiteitsvereiste

Blijkens de doelomschrijving in de statuten stelt appellante zich tot doel om de Historische Culturele Waarden van Voorschoten te behouden met name door te bevorderen dat karakteristieke panden, gevels werken en beplantingen binnen de gemeente Voorschoten in stand gehouden, beschermd, behouden, onderhouden en gerestaureerd worden alsmede door het bevorderen van een goede planologische invulling van Voorschoten en van een goed leefmilieu aldaar. Appellante stelt zich niet tot doel om de natuur en het landschap te beschermen, reden waarom de normen waar appellant zich thans op beroept, niet strekken tot bescherming van de belangen van appellante. Het relativiteitsvereiste van artikel 8:69a Awb staat daarom in de weg aan vernietiging op deze beroepsgrond.

Mocht uw Afdeling desondanks van oordeel zijn dat aanleiding bestaat tot een inhoudelijke beoordeling, dan geldt het volgende.

Onder verwijzing naar de Natuurtoets geldt dat Provinciale Staten ook trekvogels in hun besluitvorming hebben betrokken. De stelling van appellante kan niet slagen.

Natuurtoets PIP en TB's A4 en A44 (Bijlage 8 bij Toelichting Inpassingsplan), blz. 208.

- 39.21 Appellante stelt dat naast de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn ook de door Nederland geratificeerde verdragen van Bern inzake het behoud van de Europese natuur en natuurlijke habitats (1979), Bonn inzake het behoud van trekkende wilde diersoorten (1979) en het Biodiversiteitsverdrag (1992) relevant. Aanleg van de RijnlandRoute volgens het ZnB-Optimaal-tracé zal indruisen tegen de letter dan wel de geest van deze internationale regelingen.

Reactie:

Relativiteitsvereiste

Blijkens de doelomschrijving in de statuten stelt appellante zich tot doel om de Historische Culturele Waarden van Voorschoten te behouden met name door te bevorderen dat karakteristieke panden, gevels werken en beplantingen binnen de gemeente Voorschoten in stand gehouden, beschermd, behouden, onderhouden en gerestaureerd worden alsmede door het bevorderen van een goede planologische invulling van Voorschoten en van een goed leefmilieu aldaar. Appellante stelt zich niet tot doel om de natuur en het landschap te beschermen, reden waarom de normen waar appellant zich thans op beroept, niet strekken tot bescherming van de belangen van appellante. Het relativiteitsvereiste van artikel 8:69a Awb staat daarom in de weg aan vernietiging op deze beroepsgrond.

Mocht uw Afdeling desondanks van oordeel zijn dat aanleiding bestaat tot een inhoudelijke beoordeling, dan geldt het volgende.

Zowel Nederland als de Europese Unie zijn partij bij het Verdrag van Bern en Bonn. Aan het Verdrag van Bern en Bonn is door de Europese Unie uitvoering gegeven door middel van de Habitatrichtlijn.

Provinciale Staten begrijpen het betoog van appellante aldus dat niet is uitgesloten dat binnen het projectplangebied soorten voorkomen, die wel zijn opgenomen in de bijlagen van het Verdrag van Bern en Verdrag van Bonn, maar die niet worden beschermd krachtens de Nbw 1998 en de Ffw. Onder verwijzing naar jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak stellen Provinciale Staten zich op het standpunt dat daargelaten de omstandigheid dat appellante geen concrete soorten en habitats noemt, blijktens artikel 4, eerste lid, onder b, van de Ffw alle van nature op het Europese grondgebied van de lidstaten van de Europese Unie voorkomende soorten vogels bescherming genieten krachtens deze wet. Appellante heeft voorts geen concrete soorten genoemd, waarop het Verdrag van Bern dan wel het Verdrag van Bonn van toepassing zou zijn.

Zie: AbRvS 11 februari 2015, 201401736/1/R6, r.o. 41.1.

Ten aanzien van het beroep van appellante op het Biodiversiteitsverdrag geldt in de eerste plaats dat appellante geen rechtstreeks beroep op dit Verdrag toekomt. Voorts heeft appellante niet nader onderbouwd op welke gronden sprake zou zijn van strijdigheid met dit verdrag. Om die reden kan het betoog niet slagen.

Zie: AbRvS 15 februari 2012, 201102546/1/T1/R4, r.o. 2.7.5.

- 39.22 Appellante stelt dat de maatregelen die in het Mitigatie- en Compensatieplan worden voorgesteld in strijd zijn met de wet. Zo wordt voorgesteld om voor de aanvang van het broedseizoen bomen en struiken te verwijderen en potentiële broedplaatsen door regelmatig omploegen, betreden of met folie bedekken ongeschikt te maken. Dit is echter evident in strijd met de artikelen 2 en 11 van de Flora- en faunawet. Bovendien wordt niet voldaan aan de Beleidsregels (art. 6 en 7) nu niet is geregeld hoe de compensatie exact wordt uitgevoerd.

Reactie:

Relativiteitsvereiste

Blijkens de doelomschrijving in de statuten stelt appellante zich tot doel om de Historische Culturele Waarden van Voorschoten te behouden met name door te bevorderen dat karakteristieke panden, gevels werken en beplantingen binnen de

gemeente Voorschoten in stand gehouden, beschermd, behouden, onderhouden en gerestaureerd worden alsmede door het bevorderen van een goede planologische invulling van Voorschoten en van een goed leefmilieu aldaar. Appellante stelt zich niet tot doel om de natuur en het landschap te beschermen, reden waarom de normen waar appellant zich thans op beroept, niet strekken tot bescherming van de belangen van appellante. Het relativiteitsvereiste van artikel 8:69a Awb staat daarom in de weg aan vernietiging op deze beroepsgrond.

Mocht uw Afdeling desondanks van oordeel zijn dat aanleiding bestaat tot een inhoudelijke beoordeling, dan geldt het volgende.

De stelling van appellante kan niet gevolgd worden. Door vóór het broedseizoen potentieel broedgebied ongeschikt te maken; wordt juist voorkomen dat nesten worden gemaakt. Zo kan van het verstoren van nesten (en dus overtreding van de verbodsbepalingen uit de Ffw) juist geen sprake zijn.

Van strijd met de Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland 2013 is evenmin sprake. Artikel 7, lid 4, van de Beleidsregel bepaalt dat de initiatiefnemer en het bevoegd gezag een compensatieovereenkomst sluiten waarin is aangegeven waar, hoe en wanneer de compenserende maatregelen zullen worden uitgevoerd en afgerond en hoe het beheer van het compensatiegebied is geregeld. Deze bepaling is op het Inpassingsplan niet van toepassing. Initiatiefnemer is in dit geval de provincie Zuid-Holland, bevoegd gezag zijn GS van Zuid-Holland. Dat zou betekenen dat een overeenkomst zou moeten worden gesloten tussen dezelfde rechtspersoon (de provincie Zuid-Holland). Dat is niet mogelijk. Artikel 7, lid 4, Beleidsregel is voor die situatie niet geschreven. De informatie die in de overeenkomst zou komen te staan is opgenomen in het Mitigatie- en compensatieplan en verder uitgewerkt in de Visie voor mitigerende en compenserende maatregelen voor de RijnlandRoute.

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

- 39.23 Appellante stelt dat door de provincie en het Rijk al te gemakkelijk ervan uit wordt gegaan dat aanleg van het ZnB Optimaal-tracé geen probleem zal opleveren voor wat betreft het verkrijgen van een ontheffing van de Flora- en faunawet. Appellante verwijst hierbij naar de conclusie van de Natuurtoets van het Bureau Mertens (blz. 56). Voorts stelt appellante dat een dergelijke vrijstelling of ontheffing niet mogelijk zal zijn zonder rechtstreeks in conflict te komen met de verbodsbepalingen en verplichtingen die voortvloeien uit de eerder genoemde EU richtlijnen en internationale verdragen, in het bijzonder de bepalingen en verplichtingen die betrekking hebben op soortbescherming (ook buiten beschermde gebieden).

Reactie:

Relativiteitsvereiste

Blijkens de doelomschrijving in de statuten stelt appellante zich tot doel om de Historische Culturele Waarden van Voorschoten te behouden met name door te bevorderen dat karakteristieke panden, gevels werken en beplantingen binnen de gemeente Voorschoten in stand gehouden, beschermd, behouden, onderhouden en gerestaureerd worden alsmede door het bevorderen van een goede planologische invulling van Voorschoten en van een goed leefmilieu aldaar. Appellante stelt zich niet tot doel om de natuur en het landschap te beschermen, reden waarom de normen waar appellant zich thans op beroept, niet strekken tot bescherming van de belangen van appellante. Het relativiteitsvereiste van artikel 8:69a Awb staat daarom in de weg aan vernietiging op deze beroepsgrond.

Mocht uw Afdeling desondanks van oordeel zijn dat aanleiding bestaat tot een inhoudelijke beoordeling, dan geldt het volgende.

De vragen of voor de uitvoering van het plan een vrijstelling geldt, dan wel een ontheffing op grond van de Ffw nodig is en zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, komt in pas aan de orde in een procedure op grond van de Ffw. Op dit moment, bij de toetsing van het Inpassingsplan en de Tracébesluiten, zijn deze vragen nog niet aan de orde.

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

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

Zie de Toelichting, par. 6.9.

- 39.24 Appellante stelt dat in diverse zienswijzen, op de MER 1^e en 2^e fase en op het Voorontwerp Inpassingsplan, gedetailleerd is gewezen op de gebrekkige inhoud van de achtergrondrapportages inzake natuur. In de Nota van Antwoord (maart 2014) is echter niets terug te vinden van deze gedetailleerde kritiek. Op diverse andere specifieke punten is door de provincie gereageerd met de algemene mededeling dat de Commissie m.e.r. van oordeel is dat het MER en de aanvulling daarop tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de

besluitvorming over het Inpassingsplan (Nota van Antwoord, blz. 90). Hoe discutabel deze conclusie ook is, het feit dat er voldoende informatie is betekent uiteraard nog niet dat daarmee de keuze voor het ZnB Optimaal-tracé gerechtvaardigd is, aldus appellante. Op een verzoek om serieuze aandacht te besteden aan alternatieven antwoordde GS zonder nadere motivering dat aan dit verzoek geen gevolg wordt gegeven (Nota van Antwoord, blz. 175). Op de stelling dat er rekening moet worden gehouden met de ambities die zijn vastgelegd in het Pact van Duivenvoorde reageerde GS simpelweg met: "Deze mening deelt de provincie niet" (Nota van Antwoord, blz. 103). Appellante stelt dat deze voorbeelden aantonen dat met name bij de provincie sprake is geweest van een fixatie op de realisering van het in het coalitieakkoord overeengekomen tracé, waarbij de redelijkheid en de noodzaak om besluiten deugdelijk te motiveren dikwijls uit het oog verloren zijn.

Reactie:

Appellante verwijst niet naar de Nota van Antwoord Inpassingsplan, maar naar de Nota van Antwoord MER en voorontwerp inpassingsplan RijnlandRoute. De inspraak op het MER en het voorontwerp-inpassingsplan is per thema gerubriceerd van een antwoord voorzien. Daarbij is niet op ieder argument ter ondersteuning van een zienswijze afzonderlijk ingegaan. Dat doet aan het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan niet af.

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

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

Een alternatief met de zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande N206-route aan de oostkant en de westkant van Leiden is onderzocht als variant Zoeken naar Balans A.

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

Hierboven onder 39.20 is reeds toegelicht dat dit geen reëel alternatief is.

- 39.25 Appellante stelt dat de aanleg van het ZnB Optimaal-tracé de laatste intacte rest van het strandwallenlandschap doorkruist en dat dit haaks staat op de uitgangspunten van het Landschapsonwikkelingsplan dat de gemeenten Wassenaar, Voorschoten en Leidschendam-Voorburg hebben opgesteld. Dit zal de effectiviteit van dit plan ernstig schaden en dit is door de provincie stelselmatig genegeerd. Ook zijn de plannen in redelijkheid niet te rijmen met de ambities zoals verwoord in de Visie Ruimte en Mobiliteit Zuid-Holland, de Regionale Structuurvisie HollandRijnland, de provinciale

Groenagenda en het voor de provincie bindende Gebiedsprofiel Duin, Horst en Weide. Deze onverenigbaarheid van doelstellingen wordt impliciet erkend door de provincie in de Nota van Antwoord bij het ontwerp-Inpassingsplan (blz. 31). Alleen al aan deze bewoordingen kan eenieder zien in welke bochten de provincie zich moet wringen om dit tracé te verdedigen.

Reactie:

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

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

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

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, par. 5.3.1.

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

Zo is geïnvesteerd in de aanleg van het aquaduct om de richting noord-zuid in het verkavelingspatroon en de ontginning van de strandvlakte goed zichtbaar te behouden. De onderlangse aansluiting van de RijnlandRoute op de A44 houdt het zicht en de historische lijn van de strandwal open. De oost-west verbindingen worden grotendeels verdiept danwel naast de bestaande infrastructuur aangelegd.

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

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, par. 5.3.

Hierboven bij 44.51 is reeds aangegeven dat er geen wettelijke verplichting bestaat om ten aanzien van het Inpassingsplan een opleveringstoets uit te voeren. Een dergelijke verplichting vloeit evenmin voort uit de Koersnotitie Visie Ruimte en Mobiliteit of ander provinciaal beleid. Reeds hierom kan de beroepsgrond van appellant niet slagen.

Dat gezegd hebbende is eveneens bij 44.51 aangegeven dat ten aanzien van de RijnlandRoute één of meerdere opleveringstoetsen deel uitmaken van de realisatiefase van de RijnlandRoute en dat daarbij zal worden afgestemd en aangesloten bij de toets van de Tracébesluiten en het Provinciale monitoringsprogramma.

- 39.26 Appellante stelt dat door de aanleg van fly-overs bij de A4 er sprake zal zijn van een aanzienlijke aantasting van het landschap met grote negatieve gevolgen voor de gebruikswaarde van de omliggende gebieden voor natuur en recreatie. In dit verband is het navrant om te lezen in het Mitigatie- en compensatieontwerp (blz. 16) dat realisatie van een ecoduct over de A44 wordt afgewezen omdat dit de "openheid van het landschap" zou aantasten. Ook hier schiet de motivering van de keuze voor een fly-over (Tracébesluit A4) en een ondergrondse ecopassage (A44) duidelijk tekort.

Reactie:

De ecopassage voor de A44 kan onder de weg door worden aangelegd. Dat heeft de voorkeur omdat de ecopassage dan minder invloed heeft op het landschap. De aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 kan niet zonder fly-over.

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

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

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

Zie bijvoorbeeld:

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

40 Vereniging Vrienden Oostvlietpolder

Appellante is een vereniging gevestigd te Leiden. Blijkens haar statuten heeft zij als doelstelling "het behoud van het bestaande, natuurlijke en oorspronkelijke karakter van de Oostvlietpolder (gemeente Leiden), met daarin de unieke combinatie van volkstuinen en open agrarisch polderlandschap, één en ander in de meest ruime zin des woords".

Het beroep van appellante richt zich tegen het Inpassingsplan en het Tracébesluit A4.

De zienswijze van appellante over het ontwerp-inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.48 (aanvullend voor appellante). De zienswijze van appellante omtrent het ontwerp-tracébesluit is behandeld in de Nota van Antwoord tracébesluiten in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.5 (aanvullend voor appellante).

Beroepsgronden

- 40.1 Appellante stelt dat verweerder de noodzaak van de aanleg van de RijnlandRoute tracht aan te tonen door te wijzen op de huidige knelpunten op de N206 tussen Katwijk en de A4 en de verwachte ontwikkelingen in het autoverkeer in de periode tot 2030. De verwachte economische groeicijfers in de komende jaren zouden volgens appellante aanzienlijk lager zijn dan de percentages dan waar het Global Economy (GE) scenario vanuit gaat. Verweerder gaat uit van een onrealistisch hoge raming van economische groei. In de reactie op de zienswijze van appellanté heeft verweerder aangegeven dat de afwijkingen van de actuele groeicijfers passen binnen de bandbreedte van het GE-scenario, maar appellante meent dat het CPB rapport helemaal geen bandbreedte aangeeft. De werkgelegenheid, de rentevoet en de groeicijfers bewegen zich al jaren steeds verder van het GE-scenario af. Het bereiken van het in dit scenario geschetste gemiddelde groeicijfer wordt daardoor steeds onwaarschijnlijker.

Reactie:

Ten aanzien van de nut en noodzaak van de RijnlandRoute verwijzen verweerders naar paragraaf 1 van de Inleiding van dit verweerschrift. Ter aanvulling daarop merken verweerders nog het volgende op.

De noodzaak van de RijnlandRoute is gegeven door een slechte doorstroming op de N206, een belemmering van de groei van Leiden als gevolg van een overbelaste oost-westverbinding, een zwak infrastructuurnetwerk dat gevoelig is bij calamiteiten en dientengevolge de verkeersveiligheid en leefbaarheid die onder druk staan. Het klopt

dat de groei de afgelopen jaren wat is afgevlakt. De belangrijkste oorzaak hiervan is de economische crisis van de afgelopen jaren. Dit betekent echter niet dat het verkeer afneemt. De problemen in de regio ten aanzien van doorstroming en bereikbaarheid blijven onverminderd gelden.

Het verkeersonderzoek ten behoeve van het Inpassingsplan is uitgevoerd op basis van het op dat moment meest actuele NRM (2013). Het NRM gaat uit van het door appellante bestreden GE-scenario. Dat is een bewuste keuze die voorkomt dat onderschatting plaatsheeft van de milieueffecten. Het grootste verschil tussen het GE-scenario en het lagere RC-scenario zit in de bevolkingsgroei en de werkgelegenheid. Overigens is in beide scenario's sprake van een afnemende groei ten opzichte van de trendlijn (1970-2002). De groeiscenario's die ten grondslag liggen aan de gehanteerde verkeersmodellen worden voortdurend getoetst aan ontwikkelingen in demografie, mobiliteit en economie en zo nodig aangepast. Daarmee is bij de besluitvorming uitgegaan van gangbare en realistische groeiprognoses voor het wegverkeer.

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

Zie met betrekking tot het NRM bijvoorbeeld:

- AbRvS 3 december 2008, zaaknummer. 200703693/1 (TB Capaciteitsuitbreiding Coentunnel 2008), r.o. 2.8.5;
- AbRvS 6 juli 2011, zaaknummer 201009980/1/M2 (TB A4 Delft-Schiedam), r.o. 2.20.1.

- 40.2 Appellante wijst erop dat verweerders voor de regio een extra toename van het autoverkeer verwachten door de bouw van bedrijven, kantoren en woningen. Appellante stelt dat in de regio echter nog nauwelijks nieuwe bedrijventerreinen worden ontwikkeld. Zij wijst erop dat de bedrijventerreinen Rijnfront, het MEOB-terrein, de Oostvlietpolder en vliegveld Valkenburg geschrapt dan wel uitgesteld zijn. Ook is de leegstand in bestaande kantoren in de Leidse regio hoger dan het landelijk gemiddelde. Het grootste woningbouwproject in de regio (voormalige vliegveld Valkenburg) wordt over een steeds langere periode uitgesteld en de ramingen van de aantallen te bouwen woningen worden steeds lager.

Reactie:

Ten aanzien van de nut en noodzaak van de RijnlandRoute verwijzen verweerders naar paragraaf 1 van de Inleiding van dit verweerschrift en hetgeen zij hierboven onder 40.1 hebben opgemerkt.

- 40.3 In de door verweerders gehanteerde modellen is volgens appellante geen rekening gehouden met de afname van de omvang van de beroepsbevolking, de afname van

mobiliteit door het nieuwe werken en de onverwacht grote groei van het gebruik van (elektrische) fietsen voor woon-werkverkeer. Appellante wijst erop dat het uitgangspunt voor de modellen waarop de ramingen voor het autoverkeer in 2030 zijn gebaseerd 2004 is. Uit een vergelijking van het model met de werkelijk gemeten aantallen motorvoertuigen blijkt dat de ontwikkeling van het motorverkeer (bijvoorbeeld op de Churchilllaan) stagneert. De noodzaak van de RijnlandRoute zou zijn gebaseerd op achterhaalde en onrealistische aannames, aldus appellante.

Reactie:

Ten aanzien van veel ruimtelijke plannen geldt dat deze gezien de moeizame marktomstandigheden van de voorgaande jaren wel zijn getemporeerd, maar anders dan appellante stelt niet zijn geschrapt. Een goed voorbeeld hiervan is Valkenburg. De realisatie is in plaats van de oorspronkelijk geplande vijftien jaar, uitgesmeerd over een periode van twintig jaar uitgesmeerd (tot 2035). Voor de mobiliteit in de regio Holland Rijnland heeft dit echter geen andere betekenis dan dat de prognoses / effecten zich wat later gaan manifesteren. Deze getemporeerde ontwikkeling past ook prima binnen het beeld van de 'afgevlakte' verkeersgroei zoals deze zich de laatste jaren heeft voorgedaan, Met andere woorden nog steeds groei, maar wat minder snel.

Een ander veel genoemd voorbeeld is het niet doorgaan van bedrijventerrein Oostvlietpolder. Het betreft hier echter een verplaatsing van het langs de A4 geplande bedrijventerrein van de Oostvlietpolder naar de circa 10 kilometer verderop, eveneens langs de A4 gelegen, locatie Veenderveld (herziening provinciale structuurvisie en verordening ruimte Oostvlietpolder-Veenderveld 2, februari 20014). Op dit lokaal niveau heeft een dergelijke verplaatsing een verwaarloosbaar effect op de mobiliteit.

Tot slot, op gezette tijden peilt de overheid de regionale woningbehoefte. Voor de regio Holland Rijnland is dit onderzoek in 2014 uitgevoerd (Regionale woonagenda Holland Rijnland, mei 2014). Uit dit onderzoek blijkt dat de regio Holland Rijnland de komende jaren nog steeds een groei van de woningbehoefte kent door toename van het aantal huishoudens en inwoners.

Verweerders zijn - kortom- van mening dat weldegelijk wordt uitgegaan van een realistisch ontwikkeling van ruimtelijke plannen en de woningbehoefte.

- 40.4 Appellante stelt dat verweerder in de reactie op de zienswijzen steeds verwijst naar de motivatie achter eerder gemaakte keuzes, maar dat die keuzes waren gebaseerd op onjuiste uitgangspunten. De werkelijkheid ontwikkelt zich in een richting die steeds verder van de gehanteerde uitgangspunten afwijkt. Daarmee verzwakt de onderbouwing van nut en noodzaak en de keuze voor Zoeken naar Balans optimaal boortunnel in plaats van de no regret maatregelen steeds meer.

Reactie:

Appellante geeft niet aan welke onjuiste uitgangspunten zijn gehanteerd. Voor zover appellante doelt op de verkeersprognoses verwijzen verweerders naar het gestelde onder 40.1. Voorts merken verweerders nog het volgende op.

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

Zie het MER 2^e fase, Hoofdrapport, par. 2.1 (Doelstellingen) en de Toelichting bij het Inpassingsplan, par 1.2.

Een alternatief met de zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande N206-route aan de oostkant en de westkant van Leiden is onderzocht als variant Zoeken naar Balans A.

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

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

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

Anders dan appellante (kennelijk) stelt is van een verzwakking van de onderbouwing van nut en noodzaak en de keuze voor Zoeken naar Balans optimaal in plaats van de no regret maatregelen geen sprake. De zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande N206-route aan de oostkant en de westkant van Leiden zijn immers niet reëel.

- 40.5 Appellante wijst op het rapport 'Welvaart en leefomgeving, een scenariostudie voor Nederland in 2040' van o.m. het CPB. Verweerder heeft in het bepalen van nut en noodzaak van de RijnlandRoute op geen enkele wijze rekening gehouden met de belangrijkste bevinding van dat rapport.

Reactie:

Ten aanzien van de nut en noodzaak van de RijnlandRoute verwijzen verweerders naar paragraaf 1 van de Inleiding van dit verweerschrift en naar hetgeen zij hierboven onder 40.1 hebben opgemerkt. Appellante geeft niet aan wat de belangrijkste bevinding van het rapport is, waarmee volgens appellante in de besluitvorming geen rekening is gehouden.

Volledigheidshalve merken verweerders nog het volgende op. Het gebruikte GE-scenario is een van de vier scenario's beschreven in de door appellante genoemde rapportage. Daarbij wordt geconcludeerd dat in alle scenario's de automobilititeit toeneemt, zij het minder snel dan in het verleden. Alleen bij een hoge groei van zowel de economie als de bevolking neemt, vooral bij het goederenvervoer, de mobiliteit sterk toe, en daarmee de congestie. In alle gevallen blijft congestie een Randstedelijk probleem van bereikbaarheid van de vier grote steden.

- 40.6 Appellante stelt dat nergens in het inpassingsplan de relatieve bijdrage van de aanleg van de tunnel en de verbeteringen aan het bestaande wegennet aan de verwachte verbetering van de verkeersdoorstroming wordt beschreven. Daarmee zou niet zijn aangetoond dat de aanleg van een tunnel nodig is om de gewenste verbeteringen tot stand te brengen. Op geen enkele wijze wordt onderbouwd waarom meer maatregelen nodig zijn dan het oplossen van de bestaande knelpunten op de huidige N206.

Reactie:

Ten aanzien van de nut en noodzaak van de RijnlandRoute verwijzen verweerders naar paragraaf 1 van de Inleiding van dit verweerschrift en naar hetgeen zij hierboven onder 40.1 hebben opgemerkt. Ter zake van de stelling dat op geen enkele wijze wordt onderbouwd waarom meer maatregelen nodig zijn dan het oplossen van de bestaande knelpunten op de huidige N206 verwijzen verweerders naar hetgeen hierboven is gesteld onder 40.4.

- 40.7 Appellante stelt dat de verbetering in reistijd tussen de A4 en de A44 van de huidige 20 tot 3-5 minuten niets zegt, omdat niemand alleen maar van de A4 naar de A44 of omgekeerd wil reizen. Gewezen wordt op een kentekenonderzoek van SWINGH Haaglanden met betrekking tot de herkomst en bestemming van het verkeer. Appellante stelt dat het op basis daarvan veel relevanter is in hoeverre de reistijd tussen de plaatsen van herkomst en bestemming van 75% van het verkeer verbetert, maar dat is niet onderzocht. Ook is niet duidelijk gemaakt of de verbetering van de verkeersdoorstroming het gevolg is van de aanleg van de geboorde tunnel tussen de A4 en A44 of van andere maatregelen.

Reactie:

Ten aanzien van de nut en noodzaak van de RijnlandRoute verwijzen verweerders naar paragraaf 1 van de Inleiding van dit verweerschrift. De reistijd tussen de A4 en de A44 is een van redenen waarom de aanleg van de RijnlandRoute noodzakelijk is. Hierboven is al aangegeven dat de aanleg van de RijnlandRoute, los van de ontlasting van de N206, noodzakelijk is om de bereikbaarheid in de regio Holland-Rijnland te verbeteren onder meer door het netwerk voor wat betreft de oost-westverbinding robuust te maken en daarmee minder gevoelig voor incidenten en calamiteiten.

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

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

Op de Churchillaan (N206 Churchillbrug-Voorschoterweg) neemt de rijnsnelheid in de ochtendspits in 2020 toe van 5 km/uur naar 23 km/uur. De reistijd neemt daarmee af van 21 minuten naar 5 minuten.

Realisatie van de RijnlandRoute leidt derhalve niet alleen tot een verbetering van de reistijd tussen de A44 en de A4, maar tot een algehele verbetering van de bereikbaarheid in de regio Holland-Rijnland.

- 40.8 Appellante wijst op het overzicht in de toelichting op het inpassingsplan en het ontwerp Tracébesluit van de ontwikkeling van het autoverkeer op een aantal hoofdwegen in de regio als gevolg van de economische groei, ruimtelijke ontwikkelingen en de invloed van de aanleg van de RijnlandRoute daarop. Appellante vergelijkt de toename van het verkeer op de Europaweg en de afname op de Europaweg en de Churchillaan. Appellante stelt dat de toename van het autoverkeer op de Europaweg via het bestaande wegennet afgewikkeld moeten worden, waardoor de verkeersproblemen op de Lammenschansweg, Voorschoterweg en Rooseveltstraat alleen maar toe zullen nemen. Appellante stelt dat over de gevolgen van de aanleg van de RijnlandRoute voor het bestaande lokale wegennet buiten het plangebied geen gegevens zijn opgenomen. Het oplossen van die verkeersproblemen zou worden overgelaten aan de gemeente Leiden, hetgeen in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Reactie:

Verweerders verwijzen naar paragraaf 1 van de Inleiding van dit verweerschrift. Als gevolg van de aanleg van de RijnlandRoute zal het lokale wegennet worden ontlast.

Aanleg van de RijnlandRoute zal leiden tot betere doorstroming op de N206, waardoor minder mensen sluiproutes zullen kiezen en het onderliggende lokale wegennet wordt ontlast.

- 40.9 Appellante wijst erop dat volgens het Besluit ruimtelijke ordening een verantwoording van de gemaakte keuzen afgelegd moet worden. Appellante stelt dat, nu wordt uitgegaan van het GE scenario en volstrekt achterhaalde prognoses van de bouw van woningen en kantoren en de aanleg van bedrijventerreinen, het inpassingsplan niet voldoet aan de eisen uit het Bro.

Reactie:

Vooropgesteld dient te worden dat de argumenten rondom de verantwoording van de gemaakte keuzen door appellante wordt aangewend ter onderbouwing van haar wens tot behoud van het natuurlijke en oorspronkelijke karakter van de Oostvlietpolder. Dergelijke argumenten strekken evenwel niet tot bescherming van die door appellanten genoemde belangen zodat artikel 8:69a Awb aan vernietiging op deze beroepsgrond in de weg staat.

Voor zover niettemin wordt toegekomen aan een inhoudelijke beoordeling van dit betoog van appellante, verwijzen verweerders naar het onder 40.1 gestelde.

- 40.10 Appellante stelt dat het MER achterhaald is, zeker voor wat betreft de effecten op de Oostvlietpolder en recreatiegebied Vlietland. Appellante meent dat het onjuist is dat de milieueffecten gelijk blijven of verbeteren en dat het daarom niet noodzakelijk is om een nieuw MER of een aanvulling daarop op te stellen. Pas ruim na het opstellen van het MER is bekend geworden welk tracé de RijnlandRoute door de Oostvlietpolder gaat volgen en hoe de weg wordt vormgegeven.

Reactie:

In paragraaf 3 van de Inleiding van dit verweerschrift is toegelicht hoe de procedure van de m.e.r. is doorlopen en hoe is omgegaan met de ontwerp optimalisaties, die zijn doorgevoerd na de MER 2^e fase.

Tevens is daarin uiteengezet wat de milieueffecten van de verschillende optimalisaties zijn en hoe deze in de verdere besluitvorming een rol hebben gespeeld. Anders dan appellante stelt, blijkt uit het uitgevoerde onderzoek dat de optimalisaties in alle gevallen leiden tot een verbetering van de in het MER 2^e fase voorspelde milieusituatie dan wel dat de effecten per saldo gelijkwaardig zijn. Verweerders bestrijden dan ook dat het MER achterhaald is dan wel dat het nodig was een nieuw MER of een aanvulling daarop op te stellen.

- 40.11 Appellante stelt dat de ontwikkelingen in de Oostvlietpolder het afgelopen jaar niet stil hebben gestaan. Het weidevogelreservaat 't Vogelhoff is aangelegd en er zijn enkele fiets- en wandelpaden aangelegd, waardoor de recreatieve en natuurwaarden van het gebied groter zijn dan ten tijde van het opstellen van het MER. Daardoor zijn de negatieve effecten van de RijnlandRoute per saldo ook veel groter dan ten tijde van het opstellen van het MER. Door het opschuiven van rijksweg A4 is het weliswaar niet noodzakelijk is de Meerburgerwatering te verleggen en wordt de Westeindse polder minder aangetast, maar het hoge viaduct tast wel de milieuwaarden en recreatieve waarden van deze polder aan, aldus appellanten. De milieueffecten op de genoemde gebieden zouden daardoor duidelijk zijn verslechterd.

Reactie:

Verweerder verwijst in de eerste plaats naar hetgeen is vermeld in de paragrafen 2 en 3 van de Inleiding van dit verweerschrift.

Ten aanzien van de stellingen van appellante omtrent het weidevogelreservaat 't Vogelhoff merken verweerders op, dat dit gebied geen beschermde status als belangrijk weidevogelgebied en/of EHS heeft binnen de Verordening Ruimte 2014. Door de optimalisaties, in het bijzonder het vervallen van de Bypass Oostvlietpolder, ondervindt 't Vogelhoff juist minder invloed van de RijnlandRoute.

- 40.12 De Provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte 'Visie op Zuid-Holland' worden agrarische gebieden met een hoge weidevogeldichtheid als belangrijke weidevogelgebieden aangeduid. De Oostvlietpolder is door de provincie in 2014 niet als belangrijk weidevogelgebied aangewezen maar kent wel een hoge vogeldichtheid. Kennelijk vindt de provincie de Oostvlietpolder dus een belangrijk weidevogelgebied. In de toelichting op het ontwerp Inpassingsplan is vermeld dat in deze gebieden een nee, tenzij regime geldt. Appellante stelt dat ten aanzien van het weidevogelgebied de Oostvlietpolder niet wordt voldaan aan het 'nee, tenzij'-regime, zoals dat geldt voor weidevogelgebieden. Er zijn wel degelijk reële alternatieven voor de aanleg van de RijnlandRoute. Appellante wijst op enkele alternatieven die voldoende zijn om de verkeersproblemen nu en in de toekomst op te lossen als zou worden uitgegaan van reële prognoses.

De negatieve effecten zijn volgens appellante bovendien niet zoveel als mogelijk beperkt. De verlenging van de tunnel in de Oostvlietpolder is geen milieumaatregel, maar is zuiver bedoeld om schade aan de bebouwing langs de Vlietweg en lekkage in de tunnel vanuit het Rijnschiekanaal te voorkomen. Ook het voorzien van de kanteldijk van aarden wallen is volgens appellante geen milieumaatregel. De aarden wallen zijn slechts 1,5 m hoog zijn en schermen de opgeschoven Hofvlietweg op geen enkele wijze van de Oostvlietpolder af. Ook worden de 10 meter hoge op- en afritten van de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 op geen enkele wijze aan het zicht onttrokken en worden er geen geluidswerende maatregelen getroffen. Vergelijkbare negatieve effecten gelden ook voor recreatiegebied Vlietland, dat ook nog te maken

krijgt met een werkterrein waarop gedurende de aanleg van de tunnel 5 jaar lang dag en nacht wordt gewerkt en vrachtwagens af en aan rijden. Ook dat werkterrein zou niet worden afgeschermd.

Reactie:

In de provinciale Visie Ruimte en Mobiliteit en bijbehorende Verordening Ruimte worden de agrarische gebieden met een hoge weidevogeldichtheid als belangrijke weidevogelgebieden aangeduid. In aansluiting op de EHS vallen deze belangrijke weidevogelgebieden onder de beleidsregels inzake het compensatiebeginsel natuur, recreatie en landschap Zuid-Holland 2013 van de provincie Zuid-Holland. Deze beleidsregel wordt in de huidige toetsing gehanteerd. Bij een ingreep in de EHS en belangrijke weidevogelgebieden moet de aantasting van geschade natuurwaarden gecompenseerd worden.

Zoals appellante al opmerkt, is de Oostvlietpolder niet als belangrijk weidevogelgebied aangewezen. Het 'nee, tenzij' principe is ten aanzien van de Oostvlietpolder dan ook niet van toepassing.

Ter zake van de stelling van appellante dat de problemen wel degelijk kunnen worden opgelost als wordt uitgegaan van reële prognoses verwijzen verweerders naar het hierboven onder 40.9 gestelde.

Ter zake van de verlenging van de tunnel verwijzen verweerders naar het in paragraaf 2 van de Inleiding van dit verweerschrift gestelde.

Ten aanzien van de stelling dat de aarden wallen van circa 1,5 m hoogte de opgeschoven Hofvlietweg op geen enkele wijze van de Oostvlietpolder afschermen en dat de 10 meter hoge op- en afritten op geen enkele wijze aan het zicht zijn onttrokken en dat geen geluidwerende maatregelen worden getroffen, merken verweerders het volgende op. Geluidschermen of -wallen zijn niet noodzakelijk, omdat ter plekke geen grenswaarden voor geluid worden overschreden. Wel dient de RijnlandRoute in het landschap te worden ingepast. Ten behoeve van de inpassing van de RijnlandRoute zijn een inpassingsvisie en een landschapsplan opgesteld. De hoofdlijnen van de inpassingsvisie en het landschapsplan zijn in de toelichting op het Inpassingsplan en het Tracébesluit A4 opgenomen.

Op de overgang tussen Vlietland en de Oostvlietpolder worden de hoge bomen vervangen door een mantelzoomvegetatie (gelaagdheid in struiken en bomen) met een natuurlijke uitstraling. Deze dichte zoombeplanting is een maatregel om het zicht op de RijnlandRoute vanuit het recreatiegebied Vlietland ontnemen.

Toelichting Inpassingsplan RijnlandRoute, blz. 46 e.v.
Toelichting Tracébesluit A4, blz. 47 e.v.

Bij het opstellen van de rapporten zijn onder andere het Landschapsontwikkelingsplan Duin, Horst & Weide (opgesteld in opdracht van de gemeenten Wassenaar, Leidschendam-Voorburg en Voorschoten) en het toetsingskader Oostvlietpolder (opgesteld door de gemeenteraad van Leiden) meegenomen. De weg wordt derhalve goed ingepast in het landschap.

Appellante stelt voorts dat het recreatiegebied Vlietland gedurende een aantal jaren last krijgt van aan- en afrijdende vrachtwagens bij het werkterrein, merken verweerders op dat dergelijke argumenten niet strekken evenwel niet tot bescherming van die door appellanten genoemde belangen zodat artikel 8:69a Awb aan vernietiging op deze beroepsgrond in de weg staat. Voor zover niettemin wordt toegekomen aan een inhoudelijke beoordeling van dit betoog van appellante, merken verweerders op dat dit een uitvoeringskwestie betreft.

- 40.13 Appellante stelt dat beleidsuitgangspunt is om grote infrastructuur, waaronder de RijnlandRoute goed landschappelijk in te passen. Het voorliggende plan strookt niet met deze beleidsvisie. In plaats van recreatieve verbindingen te versterken, worden deze juist verzwakt. De fietsverbinding van het Groene Hart via de fietstunnel onder de A4 naar het recreatiegebied Vlietland wordt een stuk langer door het omleggen van de Hofvlietweg over de tunnelbuis.

Reactie:

De landschappelijke inpassing van de RijnlandRoute, meer in het bijzonder de A4 en het knooppunt Hofvliet is uitvoerig beschreven in het landschapsplan dat bijlage is bij het Tracébesluit A4.

Zie 'Inpassingsvisie en Landschapsplan RijnlandRoute' (bijlage bij het Tracébesluit A4), blz. 74-81 en 120-127.

Het landschapsplan vormt de basis voor het nog op te stellen Esthetisch Programma van Eisen, dat onderdeel uitmaakt van de aanbesteding van het project en het contract met de aannemer. Het landschapsplan is tot stand gekomen na zorgvuldig onderzoek naar de ruimtelijke kwaliteit en landschappelijke inpassing van de RijnlandRoute. Bij het onderzoek zijn omwonenden en de betrokken gemeenten betrokken, waaronder de gemeente Leidschendam-Voorburg. De resulterende inpassingmaatregelen worden in de regels en op de verbeelding/tracékaarten van de bestreden besluiten mogelijk gemaakt. Verweerders zijn van mening dat de RijnlandRoute, de A4 en het knooppunt Hofvliet met deze maatregelen, die het

resultaat zijn van een zorgvuldig ontwerpproces, zo goed als mogelijk in de omliggende landschappen worden ingepast.

Aan de noordzijde van de aangepaste Hofvlietweg komt een vrijliggend fietspad te liggen. Het fietspad loopt ter hoogte van km 35,7 richting leiden over het Vogelhoff. Vanaf de Hofweg sluit de fietsverbinding via de fietstunnel onder de A4 op het fietspad langs de Hofvlietweg aan. Daarmee blijft de bestaande fietsverbinding behouden. Het huidige fietspad langs de Hofvlietweg loopt overigens (deels) vlak langs de A4. In de huidige situatie ligt het fietspad tussen de Hofvlietweg en de A4. In de toekomstige situatie wordt het vrijliggende fietspad aan de polderzijde van de Hofvlietweg gepositioneerd. Daarmee is het fietspad in die zin attractiever dan in de huidige situatie.

Verweerders delen dan ook niet de mening van appellante dat de RijnlandRoute niet goed landschappelijk wordt ingepast.

- 40.14 Appellante stelt dat de aanleg van een plasdrasgebied naast de A4 geen compenserende maatregel voor de RijnlandRoute is. Dit gebied zou al een natuurlijke bestemming kennen en deze bestemming wordt in het kader van het bestemmingsplan Oostvlietpolder verder verbeterd. Die verbetering staat los van de aanleg van de RijnlandRoute. Ook is een plasdrasgebied op zo'n korte afstand van de A4 en de Hofvlietweg geen locatie waar weidevogels gaan broeden of foerageren. Gewezen wordt op onderzoeken in het kader van het bestemmingsplan Oostvlietpolder van de gemeente Leiden uit 2004, waaruit is gebleken dat wegen tot 200 meter afstand het broedgebied van weidevogels verstoren. Appellante stelt dat de tunnel van de RijnlandRoute en de bijbehorende viaducten, de opgeschoven A4 en de omgelegde Hofvlietweg zorgen voor het vernietigen van het broed- en foerageergebied van verschillende soorten beschermde weidevogels (rode lijst soorten) zowel tijdens de aanleg als daarna.

Reactie:

Het ruimtebeslag in de Oostvlietpolder leidt tot verkleining van het agrarisch graslandareaal en daarmee tot een aantasting van het potentieel broed- en foerageergebied van weidevogels.

Door het maken van plasdras weilanden tussen de volkstuincomplexen wordt een bijdrage geleverd aan de aantrekkelijkheid voor foeragerende weidevogels. Hoewel in onderzoeken is gebleken dat er sprake is van geluidverstoring die tot uitdrukking komt in de vestiging van broedparen is ook aangetoond dat bij het ontwikkelen van aantrekkelijk foerageergebied deze geluidverstoring schijnbaar geen invloed heeft. Er is dus te verwachten dat er geluideffecten zullen optreden op het broedareaal maar verweerder kan niet meegaan in de vooronderstelling dat de beïnvloeding van het foerageer- en broedareaal door de geluidverstoring leidt tot vernietiging.

Langs de A4 wordt laag hakhoutstruweel toegevoegd. Dit vormt een vliegbegeleiding voor weidevogels en vleermuizen.

De aanpassing van de A4 RijnlandRoute leidt niet tot een fysieke aantasting van de oppervlakte van het weidevogelreservaat Westeindse polder. Er is derhalve geen sprake van een compensatieopgave. Het effect van de aanleg van de RijnlandRoute als geheel op weidevogelgebied is opgenomen in de natuurtoets PIP-TB's effectbeoordeling pag 33-37 bijlage 8 De noodzakelijke mitigatie en compensatie is door de provincie, overeenkomstig de provinciale beleidsregel compensatie natuur, recreatie en landschap (Provincie Zuid-Holland 2013), uitgewerkt in het kader van het provinciaal Inpassingsplan.

Zie ook bijlage 8 deel Natuurtoets en bijlage 9 het compensatie en mitigatieplan Inpassingsplan blz. 30-35 .

Anders dan appellante stelt, leidt aanleg van de tunnel van de RijnlandRoute en bijbehorende viaducten, de opgeschoven A4 en de omgelegde Hofvlietweg niet tot het vernietigen van het broedgebied van het broed- en fourageergebied van verschillende soorten weidevogels.

- 40.15 Appellante stelt zich op het standpunt dat het leefgebied, het foerageergebied en de vliegroutes van vleermuizen door de aanleg van de RijnlandRoute wordt verstoord. Voor de door verweerder voorgestelde omleiding via de ecologische zone/watergang over de tunnelmond van de RijnlandRoute vlak naast de omgelegde Hofvlietweg is nog geen verlichtingsplan gemaakt. Appellante meent dat het niet anders kan dan dat dit deel van de weg vanwege de verkeersveiligheid waarschijnlijk fel wordt verlicht. Dat zou de vliegroutes van vleermuizen verstoren, waardoor de ecologische zone onmogelijk als alternatieve vliegroute voor vleermuizen kan functioneren.

Reactie:

In het mitigatie en compensatieplan is beschreven welke maatregelen beschreven ter compensatie van de aantasting van vliegroutes. Uit de Inpassingsvisie en het Landschapsplan blijkt dat functionele verlichting wordt aangebracht die niet leidt tot strooilicht in de omliggende polders.

Zie Inpassingsvisie en Landschapsplan RijnlandRoute (bijlage bij het Tracébesluit A4), blz. 119

- 40.16 Appellante wijst erop dat de ecologische verbindingszone door de Oostvlietpolder deel uitmaakt van de EHS. De te verdubbelen Europaweg en de RijnlandRoute kruisen het tracé van de gedeeltelijk nog te realiseren ecologische verbindingszone van Polderpark Cronesteyn via de Oostvlietpolder naar recreatiegebied Vlietland. Appellante wijst erop

dat Arcadis Heidemij in maart 1998 in haar rapport 'Natuurdoelen Oostvlietpolder' concludeerde dat de ecologische zone een breedte van tenminste 100 meter moet hebben. De gemeente Leiden heeft in op inspraakreacties op het ontwerpbestemmingsplan Oostvlietpolder uit 1999 opgemerkt dat plaatselijke versmallingen ongewenst zijn. In het Streekplan Zuid-Holland West (19 februari 2003, blz. 92) is voorts opgenomen dat de ecologische zone door de Oostvlietpolder ten minste 50 meter breed moet zijn. De gemeente Leiden zou deze eis hebben overgenomen in het bestemmingsplan Oostvlietpolder met twee uitzonderingen: ter hoogte van nieuw aan te leggen volkstuinen zou de zone 30 meter breed worden en ter hoogte van de bestaande volkstuinen slechts 2 meter breed. Verweerder zou aan deze versmallingen goedkeuring hebben onthouden vanwege strijdigheid met het streekplan. Appellante stelt dat ter hoogte van de tunnel van de RijnlandRoute de ecologische zone bestaat uit een 7,5 meter brede sloot met natuurvriendelijke oevers. Dit deel van de ecologische verbindingzone is vanwege de breedte van 7,5 meter in strijd met het streekplan en de structuurvisie. Ook hier geldt volgens appellante dat, niet aan het 'nee, tenzij-beginsel' wordt voldaan.

Reactie:

Het provinciaal ruimtelijk beleid voor de EHS is gericht op het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied. De bescherming van deze waarden vindt plaats door toepassing van een specifiek afwegingskader: het zogenaamde "nee, tenzij"- regime. Dat betekent dat nieuwe plannen en projecten niet zijn toegestaan als deze een significant negatief effect hebben op de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied, tenzij daarmee een groot openbaar belang gediend is en er geen reële alternatieven voorhanden zijn. In dat geval moet de schade zoveel mogelijk beperkt worden door het treffen van mitigerende maatregelen en moet de resterende schade gecompenseerd worden. Hiervoor is een ontheffing van Gedeputeerde Staten vereist.

Binnen het plangebied van de RijnlandRoute is geen gerealiseerde EHS aanwezig. Het in artikel 5 van de Verordening Ruimte 2014 neergelegde "nee, tenzij"- regime verzet zich niet tegen aanleg van de RijnlandRoute.

Wel ligt er vanuit provinciaal beleid een wens voor het ontwikkelen van twee ecologische verbindingzones: door de Oostvlietpolder en bij knooppunt Ommedijk langs het voormalig vliegveld Valkenburg naar de Papenwegse polder.

Zie kaart 3 bij de Verordening Ruimte 2014.

Gelet op artikel 5, tweede lid, Verordening Ruimte 2014 mogen nieuwe bestemmingen de instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van deze door de provincie gewenste ecologische verbindingzones niet significant beperken.

In het kader van het project wordt rekening gehouden met de realisatie van de ecologische verbindingzones in de toekomst. Zo wordt langs het tracé in het zuiden van de Oostvlietpolder een brede watergang met een natuurvriendelijke oever aangelegd. Ook de verbreding van de Europaweg leidt niet tot een negatief effect op de wezenlijke waarden en kenmerken voor de gewenste ecologische verbindingzone door de Oostvlietpolder, doordat ontsnipperende maatregelen worden genomen. Er wordt een verbrede duiker met looprichels voor kleine fauna gerealiseerd. Bij het knooppunt Ommedijk wordt een ecodeuct en ecopassage onder de A4 aangelegd. Hiermee wordt barrierewerking verminderd en de ecologische passage van de duinen naar de polder voor met name kleine zoogdieren gefaciliteerd.

Gelet op het vorenstaande leidt de RijnlandRoute niet tot een significante beperking van de wezenlijke kenmerken en waarden van de gewenste toekomstige ecologische verbindingzones door de Oostvlietpolder en bij knooppunt Ommedijk.

- 40.17 Appellante stelt dat het snelwegpanorama van het deel van de A4 ter hoogte van onder meer de Oostvlietpolder wordt aangetast, door het tien meter hoge knooppunt zonder enige landschappelijke inpassing. Appellante merkt op dat het wegenknooppunt het open karakter van dit deel van het Groene Hart in ernstige mate aantast. Appellante stelt dat het zicht op het open landschap wordt verstoord. De knoop Hofvliet zou bestaan uit onder meer een 11 meter hoge fly-over, waarover 4 meter hoog vrachtverkeer rijdt en waar nog hogere lichtmasten en portalen komen te staan.

Reactie:

Het snelwegpanorama langs de A4 wordt gerespecteerd. Het snelwegpanorama beschrijft het zicht vanaf de weg op de polder. Het zicht over de Westeindse Polder wordt door de viaducten nauwelijks aangetast. Er komen geen schermen of hoog opgaande beplanting tussen de A4 en de polder, waardoor het zicht op het open landschap blijft bestaan.

Het behoud van snelwegpanorama's was overigens een beleidsdoel in de Nota Ruimte, dat met de komst van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is komen te vervallen.

Zie de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, bijlage 12, onder 20.

Ten aanzien van het open karakter van het landschap merken verweerders op dat de A4 in de huidige situatie al goed zichtbaar is in het landschap. Dat de aanleg van de RijnlandRoute door de Oostvlietpolder en de aansluiting daarvan op de A4 effect heeft op de openheid van het landschap spreekt voor zich. Door de inpassing van de

RijnlandRoute met een compact ontwerp en deels verdiepte ligging worden de effecten op de openheid van het landschap zoveel mogelijk beperkt.

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

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

- 40.18 Appellante stelt dat het 10 meter hoge viaduct, waarmee de RijnlandRoute aansluit op de A4, het molenbiotop van de molen 'Zelden van Passe' schaadt. Verweerder gaat de rij hoge bomen aan de buitenrand van het recreatiegebied Vlietland, de rij hoge populieren langs de Hofvlietweg en de wilgen aan de oostkant langs de A4 kappen om de windvang van de molen te verbeteren. Dat is volgens appellante geen mitigerende maatregel, omdat die bomen er al jaren staan zonder dat er blijkbaar sprake was van het aantasten van de molenbiotop. Appellante stelt in dit kader ook dat de bomen aan de van de molen afgekeerde zijde van de knoop Hofvliet staan en dat de lage wilgen langs de A4 in de windschaduw van de knoop Hofvliet staan.

Reactie:

Vooropgesteld dient te worden dat de argumenten rondom het molenbiotop door appellante wordt aangewend ter onderbouwing van haar wens tot behoud van de natuurlijke en oorspronkelijke kenmerken van de Oostvlietpolder. Dergelijke argumenten strekken evenwel niet tot bescherming van die door appellante genoemde belangen zodat artikel 8:69a Awb aan vernietiging op deze beroepsgrond in de weg staat.

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

Ten behoeve van de realisatie van de RijnlandRoute (knooppunt Hofvliet) worden hoge populieren in het noordoosten van Vlietland langs de Hofvlietweg en wilgen langs de A4 gekapt. Deze bomen worden derhalve niet gekapt in het kader van de windvang van de Molen Zelden van Passe. Overigens leidt de kap van deze bomen, voor zover

gelegen binnen 400 meter van de Molen Zelden van Passe wel tot een verbetering van het molenbiotoop.

Op de overgang tussen Vlietland en de Oostvlietpolder worden de hoge bomen vervangen door een mantelzoomvegetatie (gelaagdheid in struiken en bomen) met een natuurlijke uitstraling. Deze dichte zoombeplanting is een maatregel om het zicht op de RijnlandRoute vanuit het recreatiegebied Vlietland te ontnemen. Deze kap heeft geen effect op de windvang binnen het molenbiotoop (400m) van de Molen Zelden van Passe.

In het landschapsplan wordt gesteld dat de zoomrand (tussen Vlietland en de Oostvlietpolder) past het binnen de kwalitatieve en ecologische doelstelling van het beheerplan van Vlietland. Het beheerplan streeft een kwaliteitsverbetering na, waar deze maatregel bij aansluit. Op grond van het Beheerplan Recreatiegebied Vlietland (opgesteld door Oranjewoud in opdracht van de Provincie Zuid-Holland, 23 juli 2013) mogen ook de hoge populieren aan de rand van Vlietland worden vervangen door lagere bosschades, zoals de mantelzoomvegetatie.

- 40.19 Appellante bestrijdt dat de leefbaarheid door de aanleg van de RijnlandRoute verbetert. De leefbaarheid verbetert slechts op een klein deel van de N206. Door de verdubbeling van de Europaweg, de verbreding van de Lammbrug en de Trekvlietbrug en de herinrichting van het Lammenschansplein neemt daar het aantal motorvoertuigen per etmaal met 36% toe.

Reactie:

Verweerders verwijzen naar de Inleiding van dit verweerschrift onder 1 en 2. Verweerders menen dat zij in redelijkheid tot de keuze voor de variant Zoeken naar Balans Optimaal die is uitgewerkt in het Inpassingsplan en de Tracébesluiten hebben kunnen komen.

- 40.20 Appellante wijst erop dat verweerder met landschappelijke inpassing lijkt te bedoelen dat de automobilist rijdend over de hoge fly-overs van de knoop Hofvliet moet kunnen genieten van het omliggende landschap in plaats van op de weg te letten. Nergens in de plannen wordt duidelijk wordt gemaakt hoe de knoop Hofvliet zelf zodanig in het landschap ingepast kan worden dat de aantasting van de natuurlijke en recreatieve waarden van de omliggende gebieden zoveel mogelijk wordt beperkt. Verweerder doet één van de belangrijkste maatregelen (het onderlangs de A4 leiden van één van de aansluitingen, waardoor de hoogste fly-over kan vervallen) af als technisch en financieel niet haalbaar, maar dit wordt nergens onderbouwd. De technische haalbaarheid is door verkeersdeskundige dhr. Klimbie inmiddels voldoende aangetoond en de financiële haalbaarheid lijkt ook geen probleem. Appellante stelt dat door één aansluiting op de A4 onderlangs aan te leggen, er veel zand kan worden bespaard, het kappen van veel bomen niet nodig zou zijn en de molenbiotoop minder zou worden

aangepast, waardoor er minder financiële compensatie nodig is. Gemeente Leiden zou zich bereid hebben verklaard een financiële bijdrage te leveren.

Reactie:

De landschappelijke inpassing van het knooppunt is uitvoerig beschreven in het landschapsplan. Daarbij is nadrukkelijk aandacht besteed aan de waarden van de omliggende gebieden, zoals geïnventariseerd in de inpassingsvisie.

Zie 'Inpassingsvisie en Landschapsplan RijnlandRoute' (bijlage bij het tracébesluit A4), blz. 74-81 en 120-127.

Verweerders verwijzen in de eerste plaats naar de reactie onder 40.17.

Wat betreft de ondertunneling wordt het volgende opgemerkt.

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

Zie bijvoorbeeld:

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

- 40.21 Appellante stelt dat er geen financiële dekking is voor het beheer en onderhoud van de RijnlandRoute. Appellante wijst op de kosten en stelt dat deze volledig voor rekening van verweerder komen. Appellante meent dat de kapitaallast zodanig is, dat verweerder jarenlang geen financiële ruimte heeft voor investeringen en dat daarmee niet wordt voldaan aan de eisen van financiële haalbaarheid.

Reactie:

Ingevolge artikel 3.1.6, eerste lid, onder f, van het Besluit ruimtelijke ordening is in hoofdstuk 8 van de toelichting bij het inpassingsplan inzicht geboden in de economische uitvoerbaarheid van het plan. In totaal bedragen de projectkosten 869,1 miljoen euro. De beheers- en onderhoudskosten maken hier onderdeel van uit. De kosten worden gedekt door een negental bijdragen van in totaal 875,2 miljoen euro, waaronder een rijksbijdrage van 472,3 miljoen euro en een provinciale bijdrage van 295,4 euro. De financiële bijdragen zijn ruim toereikend om de geraamde kosten te dekken. Het project is derhalve financieel uitvoerbaar.

41 Vereniging Vrienden van Vlietland

Appellante is de Vereniging Vrienden van Vlietland gevestigd te Leidschendam. Blijkens haar statuten heeft zij als doelstelling "het behoud van het bestaande, openbare, natuurlijke en oorspronkelijke karakter van Vlietland één en ander in de meest ruime zin des woords".

De zienswijze van appellante tegen het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.48 (aanvullend voor appellante).

Het beroep van appellante richt zich tegen de Tracébesluiten A4 en A44 en het Inpassingsplan.

Ontvankelijkheid

- 41.1 Appellante heeft een zienswijze uitgebracht over het ontwerp-Inpassingsplan. Het beroep van appellante is echter gericht tegen de Tracébesluiten A4 en A44. Appellante heeft geen zienswijze ingediend over de ontwerp-Tracébesluiten. Ingevolge artikel 6:13 Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) is het beroep van appellante, voor zover gericht tegen de Tracébesluiten, niet-ontvankelijk.

Subsidiair, voor het geval uw Afdeling het beroep van appellant wel ontvankelijk acht, merken verweerders het volgende op.

Beroepsgronden

- 41.2 Appellante constateert dat er in het Tracébesluit ter hoogte van Vlietland geen enkele voorziening wordt getroffen in het kader van geluidwering en inpassing in het landschap. De geplande aarden wallen van 1.60 meter hoog zouden een zogenaamde 'kanteldijk' vormen, slechts bedoeld om instromen van water in de tunnel tegen te gaan.

Reactie:

De stelling van appellante dat er in het Tracébesluit geen enkele voorziening wordt getroffen in het kader van geluidwering en landschappelijke inpassing, is onjuist. Aan de inpassing van de RijnlandRoute is alle aandacht besteed. Voor appellante is relevant dat bij het ontwerp van het knooppunt Hofvliet op de A4 rekening is gehouden met de waarden van het omliggende landschap. Zo krijgen de kunstwerken geen overheersende 'high-tech'-achtige vormgeving, maar een vormgeving die aansluit op de omgevingskenmerken: licht, lucht, ruimte en zichtlijnen. De taluds krijgen een groene, natuurlijke uitstraling en er wordt verlichting toegepast die verstrooiing

voorkomt. De plaatsing van wegmeubilair, zoals portalen, wordt in samenhang met het omliggende landschap bepaald. Er komen geen (geluid)schermen of -wallen bij het knooppunt.

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

Anders dan appellante betoogt, zijn bij het knooppunt Hofvliet wel degelijk geluidreducerende maatregelen genomen. Zo volgt uit de geluidsonderzoeken dat bij dit knooppunt wordt voorzien in geluidreducerend asfalt (wegdektype dunne deklaag B en 2LZOAB).

Hoewel de tunnel onder de Oostvlietpolder buiten de grenzen van de Tracébesluiten valt, en appellante tegen het Inpassingsplan geen beroep heeft ingesteld, merken verweerders op dat het voor zich spreekt dat de RijnlandRoute op het punt waar de boortunnel eindigt en aansluit op de A4 effect heeft op de openheid van het landschap. Wel is bij de inpassing zoveel mogelijk rekening gehouden met de openheid van het landschap en worden de effecten op de openheid van het landschap zoveel mogelijk beperkt. Zo ligt de RijnlandRoute hier verdiept. De verdiepte ligging wordt bovendien groen ingepast in de omgeving. Deze inpassing is verder uitgewerkt in het rapport Landschapsplan en Inpassingsvisie.

Zie Inpassingsvisie en Landschapsplan RijnlandRoute, blz. 117 t/m 119.

- 41.3 Appellante stelt dat kan worden aangetoond dat Gedeputeerde de Bondt verschillende toezeggingen heeft gedaan ten aanzien van de landschappelijke inpassing. Dit is getuigt volgens appellante van onbehoorlijk en onbetrouwbaar bestuur.

Reactie:

Provinciale Staten zijn niet gehouden aan eventuele toezeggingen en/of mededelingen van een gedeputeerde of van Gedeputeerde Staten. Dit zou tot gevolg hebben dat Provinciale Staten niet meer in vrijheid kunnen beslissen over de vaststelling van het Inpassingsplan.

Gedeputeerde De Bondt heeft overigens slechts toegezegd verschillende inpassingsmaatregelen te zullen onderzoeken, waaronder het aanleggen van aarden wallen. Er zijn geen toezeggingen gedaan dat bepaalde maatregelen ook gerealiseerd zullen worden.

- 41.4 Appellante pleit voor een adequate geluidwerende voorziening van minimaal 6 meter hoog, aangepast aan het omringende landschap, om geluidsoverlast en horizonvervuiling van de RijnlandRoute ter hoogte van recreatiegebied Vlietland zo

veel mogelijk te beperken. In een eerder stadium zouden al geluidswerende maatregelen toegezegd zijn tegen de geluidsoverlast van de A4. Volgens appellante kan dit laatste, noordelijke stukje geluidswering daar mooi bij aansluiten.

Reactie:

Recreatiegebieden en recreatiewoningen vallen niet onder geluidgevoelige gebieden of geluidgevoelige objecten. Vanuit een goede ruimtelijke ordening is wel geluidonderzoek uitgevoerd ter plaatse van het recreatiegebied.

Uit de onderzoeken bij het Tracébesluit blijkt dat het geluidniveau in het recreatiegebied Vlietland lager wordt en alleen direct langs de A4 zeer beperkt stijgt. De geluidsbelasting wordt vanwege de RijnlandRoute bij de voorziene recreatiewoningen niet hoger dan de (reeds geldende) geluidsbelasting bij huidig GPP.

Zie bijlage A, blz. 15 van het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A4 RijnlandRoute, deelrapport specifiek (BP Vlietlanden nr. 4-25).
Zie ook bijlage B, blz. 5 van het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A4 RijnlandRoute, deelrapport specifiek (BP Vlietlanden nr. 1-21).

Er is alleen een toename van geluidsbelasting op een enkele locatie aan de rand bij de Rijksweg A4. Deze toename bedraagt maximaal 1 dB op 150 m afstand van de A4 en is aanwezig op een parkeerterrein. Het recreatiegebied Vlietland wordt ook beoordeeld in het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A4 RijnlandRoute, deelrapport specifiek, tabel 6 en blz. 21 t/m 23.

Uit de akoestische berekeningen voor het Inpassingsplan blijkt dat het toekomstige geluidniveau in het recreatiegebied 48dB of lager is. Bij berekeningen voor woningbouw is dit conform de geldende wetgeving de voorkeursgrenswaarde waarbij geen nader onderzoek of maatregelen nodig zijn.

Overigens zijn meerdere maatregelen getroffen om emissies te beperken. Dat geldt bijvoorbeeld voor het realiseren van een lange geboorde tunnel, verdiepte ligging, het realiseren van geluidarm asfalt op de A44 en de A4 en de verbindingbogen tussen de nieuwe verbindingsweg en beide snelwegen.

- 41.5 Appellante meent dat de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 één gigantisch verkeersplein met een torenhoge, dubbele fly-over over de rijksweg heen. Appellante wijst erop dat de aansluiting kan plaatsvinden via ondertunneling, om zo horizonvervuiling en aantasting van het landschap nog enigszins aanvaardbaar te maken.

Reactie:

Verweerders verwijzen in de eerste plaats naar de reactie onder 41.2.

Wat betreft de ondertunneling wordt het volgende opgemerkt.

Verweerders hebben onderzocht of de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 bij knooppunt Hofvliet geheel of gedeeltelijk onder de A4 gebracht kan worden. Uit het onderzoek blijkt dat dit technisch en financieel niet haalbaar is. Het is technisch niet mogelijk om de fly-overs te vervangen door twee ondergrondse verbindingen. Daarvoor zou te diep gegraven moeten worden, aangezien dan twee ondergrondse tunnelbuizen nodig zijn, die onder elkaar komen te liggen. Er zou technisch gezien hooguit één fly-over onder de grond kunnen worden gebracht, maar dat neemt het punt van de openheid niet weg. Het vervangen van één fly-over door een tunnel is bovendien financieel niet haalbaar, omdat de kosten van een ondergrondse aansluiting substantieel hoger zijn dan de voorziene variant met fly-overs over de A4. De aanzienlijk hogere kosten van een aansluiting onder de A4 door staan niet in verhouding tot de beperkte voordelen daarvan. Verweerders zijn van mening dat hij daarin een alleszins redelijke afweging heeft gemaakt. Het bevoegd gezag heeft ingevolge de rechtspraak van uw Afdeling bij de vaststelling van een ruimtelijk plan dan wel een tracébesluit overigens een ruime mate van beleidsvrijheid bij de afweging van de aan de orde zijnde belangen en de voor- en nadelen van alternatieven.

Zie bijvoorbeeld:

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

- 41.6 Appellante stelt dat de vele fietsers worden gedwongen om over de (om te leggen) autoweg naar Vlietland te rijden, hetgeen onveilig en onwenselijk is. Vlietland moet volgens appellante van alle kanten veilig per fiets te bereiken zijn.

Reactie:

Vooropgesteld moet worden dat uit het rapport 'Kwalitatieve beschrijving verkeersveiligheid', 14 november 2014, bijlage 2 bij de toelichting van het Inpassingsplan, blijkt dat Vlietland goed bereikbaar blijft voor zowel de auto als langzaam verkeer, waaronder fietsers. Met de realisatie van de RijnlandRoute wordt het vrijliggende fietspad langs de A4 deels verlegd om de tunnelmond van de RijnlandRoute. Vanaf Knooppunt Hofvliet komt de Hofvlietweg langs de A4 te liggen. Fietsers op de hoofdrijbaan is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk. In het wegontwerp is daarom langs de Hofvlietweg een vrijliggend fietspad opgenomen.

- 41.7 Appellante merkt op dat de condities waaronder Tracébesluiten A4 en A44 tot stand zijn gekomen, moet worden onderzocht en maatregelen moeten worden genomen die een eerlijke en democratische procedure mogelijk maken.

Reactie:

De Tracébesluiten A4 en A44 zijn tot stand gekomen op grond van een wettelijk voorgeschreven procedure. De besluiten en de procedure voldoen aan de wettelijke eisen, gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. De ontwerp-tracébesluiten hebben van 14 januari tot en met 25 februari 2015 ter inzage gelegen. Betrokken overheden, omwonenden en anderen konden daarop hun zienswijze indienen. Een aantal zienswijzen gaf aanleiding om wijzigingen door te voeren ten opzichte van het ontwerp. Dat is ook gebeurd.

42 VVE Lotte Beesestraat 65-79

Appellante is een vereniging van eigenaren van de woningen aan de Lotte Beesestraat 65-79 (oneven nummers) in Leiden. De acht appartementen bevinden zich op ongeveer 102 meter van de nieuwe verbindingsweg en 448 meter van de westelijke tunnelmond.

De zienswijze over het ontwerp-Tracébesluit A44 is ingediend door de VVE Lotte Beesestraat 65-70. De zienswijze van appellante over het ontwerp-Tracébesluit is behandeld in de Nota van Antwoord Tracébesluiten onder hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.17 (aanvullend voor appellante).

De zienswijze over het ontwerp-Inpassingsplan is ingediend door de VVE Lotte Beesestraat 65-79. De zienswijze van appellante over het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.22 (aanvullend voor appellante).

Het beroep van appellante richt zich tegen het Tracébesluit A44 en het Inpassingsplan.

Beroepsgronden

- 42.1 Appellante stelt dat door de aanleg van de nieuwe verbindingsweg te verdelen over drie afzonderlijke procedures waarvoor deels de Minister en deels PS bevoegd gezag zijn, effectief bezwaar en beroep voor belanghebbenden ernstig wordt gehinderd. Appellante stelt dat de verschillende voorgenomen activiteit(en) ten behoeve van de nieuwe verbinding A4-A44 ondeelbaar en maximaal van elkaar afhankelijk zijn. Daarbij komt volgens appellante dat een succesvol beroep tegen één van de besluiten geen juridische doorwerking heeft ten aanzien van de andere besluiten. Dit terwijl een dergelijk beroep wel zou kunnen veroorzaken dat die andere besluiten onuitvoerbaar worden. Appellante meent dat het bestuurlijk onbehoorlijk is dat voor deze maximaal samenhangende plannen, waarvoor beide bestuursorganen al jaren samenwerken, deze als één zijn gepresenteerd, met grotendeels gelijklopende onderliggende toelichtingen en onderzoeken, desondanks afzonderlijke ruimtelijke procedures te voeren. Appellante beroept zich hierbij op de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en wijst op de mogelijkheid om gebruik te maken van de bevoegdheid om voor de verbinding A4-A44, inclusief de aansluitingen daarvan op het hoofdwegennet, een Rijks Inpassingsplan vast te stellen.

Reactie:

Met betrekking tot de keuze om een Inpassingsplan te combineren met twee tracébesluiten verwijzen verweerdere naar paragraaf 4 van de Inleiding van dit verweerschrift.

- 42.2 Appellante stelt dat het milieubelang niet volwaardig is meegewogen. Aan het voorkeursalternatief zijn substantiële wijzigingen aangebracht ten aanzien van het aan de Commissie MER voorgelegde alternatief. De Commissie MER heeft daardoor volgens appellante geen advies kunnen uitbrengen over deze zeer ingrijpende wijzigingen. Al met al heeft appellante verzocht om een aanvullende milieueffectrapportage, een nieuw toetsingsadvies van de Commissie MER en een nieuw besluit over het voorkeursalternatief. Ook zou gelden dat voor belanghebbenden geen inspraak mogelijkheden waren op de door het bestuursorgaan aan de Commissie MER aangeleverde aanvullingen/wijzigingen, waardoor niet alle relevante belangen zijn meegewogen.

Reactie:

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

- 42.3 Appellante wijst op het feit dat de door de Commissie MER gevraagde aanvullingen op het oorspronkelijke MER tweede fase niet heeft geleid tot een nieuwe afweging. Dit terwijl deze aanvullingen naar het oordeel van appellante aanleiding geven tot een gewijzigde (positievere) waardering van de milieueffecten van het alternatief Churchill Avenue op onder meer de aspecten toekomstvastheid en luchtkwaliteit. De oorspronkelijke waardering in de Nota Voorkeursalternatief is op basis daarvan volgens appellante ten onrechte niet gecorrigeerd.

Reactie:

Voor de keuze van het Voorkeursalternatief verwijzen verweerders naar paragraaf 2 van de Inleiding van dit verweerschrift. In aanvulling daarop geldt het volgende.

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

Zie het Inpassingsplan , Toelichting, Bijlage 55 ("Aanvulling MER 2^e fase RijnlandRoute") en Bijlagen 56 t/m 64 (bijlagen bij de Aanvulling).

Op basis van het MER 2^e fase en de "Aanvulling MER 2^e fase RijnlandRoute" d.d. 25 oktober 2012 heeft de Commissie m.e.r. op 29 november 2012 haar definitieve toetsingsadvies gegeven. Daarin adviseert de Commissie m.e.r. aan te geven wat de

consequenties zijn van de optimalisaties voor de vergelijking van alternatieven, de besluitvorming en welke milieugevolgen dit geeft. De Commissie m.e.r. geeft aan dat dit kan in een nadere uitwerking of tweede aanvulling op het MER of in de Toelichting op het Inpassingsplan. Voor dat laatste is gekozen.

Zie de Inleiding onder 3 voor een verdere toelichting op dit punt.

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

Meer specifiek voor de onderdelen toekomstvastheid en luchtkwaliteit, merken verweerders het volgende op.

In het Voorlopig Toetsingsadvies van 18 oktober 2012 overweegt de Commissie m.e.r. dat de conclusie dat de toekomstwaarde van Churchill Avenue beperkt is te stellig is, mede omdat de verkeersgegevens waarschijnlijk een overschatting van de verkeersgroei voor 2020 en 2030 laten zien. Om die reden is in de Aanvulling 2^e fase MER RijnlandRoute van 25 oktober 2012 nader op de verkeerscijfers ingegaan. Het verkeersonderzoek ten behoeve van het Inpassingsplan is uitgevoerd op basis van het op dat moment meest actuele NRM (2013). Het NRM gaat uit van het GE-scenario. Dat is een bewuste keuze die voorkomt dat onderschatting plaatsheeft van de milieueffecten. Het grootste verschil tussen het GE-scenario en het lagere RC-scenario zit in de bevolkingsgroei en de werkgelegenheid. Overigens is in beide scenario's sprake van een afnemende groei ten opzichte van de trendlijn (1970-2002). De groeiscenario's die ten grondslag liggen aan de gehanteerde verkeersmodellen worden voortdurend getoetst aan ontwikkelingen in demografie, mobiliteit en economie en zo nodig aangepast. Daarmee is bij de besluitvorming uitgegaan van gangbare en realistische groeiprognoses voor het wegverkeer.

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

Zie met betrekking tot het NRM bijvoorbeeld:

- AbRvS 3 december 2008, zaaknummer. 200703693/1 (TB Capaciteitsuitbreiding Coentunnel 2008), r.o. 2.8.5;
- AbRvS 6 juli 2011, zaaknummer 201009980/1/M2 (TB A4 Delft-Schiedam), r.o. 2.20.1."

Wat betreft het aspect luchtkwaliteit wordt het volgende opgemerkt. In het voorlopig toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. van 18 oktober 2012 staat dat een verkeerd beeld kan ontstaan voor de luchtkwaliteit bij de tunnelmonden van Churchill Avenue omdat onvoldoende wordt ingegaan op de mogelijkheden om negatieve effecten te mitigeren. Het meewegen van mitigerende maatregelen zou echter niet leiden tot een

ander Voorkeursalternatief. In dat geval zou Churchill Avenue nog steeds beter scoren op het aspect 'milieu'. De onderlinge verhouding blijft daarmee gelijk.

- 42.4 Appellante merkt op dat er t.o.v. het MER wijzigingen zijn aan de as ligging van de RijnlandRoute, het gekozen knooppunt Ommedijk dat niet voorziet in een goed functionerende verbinding tussen Stevenshof en Wassenaar en de realisatie van een geboorde tunnel onder Voorschoten. De laatste wijziging zou met name een effect hebben op de luchtkwaliteit. Dit terwijl 3 van de 8 appartementen van appellante op dit punt alleen aan het tracé te openen ramen en deuren hebben.

Reactie:

Ten aanzien van de gevolgen van het Inpassingsplan voor de luchtkwaliteit wordt vooropgesteld dat de RijnlandRoute is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Op basis daarvan wordt geborgd dat van overschrijding van grenswaarden op het punt van luchtkwaliteit geen sprake is. Ingevolge artikel 5.16, derde lid, Wm vindt daarom geen afzonderlijke toets plaats aan de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden.

Na het doen van de NSL melding, is evenwel besloten om de boortunnel te verlengen. Om die reden is specifiek bij de tunnelmonden aanvullend onderzoek uitgevoerd.

Zie de Achtergrondnotitie luchtkwaliteit d.d. 9 september 2014 (bijlage 6 bij de toelichting op het Inpassingsplan).

Daaruit volgt dat er in de plansituatie (2020) nergens op de wettelijke beoordelingspunten een overschrijding van de grenswaarden van de relevante luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en ultrafijnstof (PM_{2,5}) optreedt. Ter hoogte van de tunnelmonden is wel sprake van een concentratie NO₂ die boven de grenswaarde van 40 µg/m³ ligt, maar hier is geen sprake van een wettelijk toetspunt. Er is namelijk geen sprake van functies waar mensen langdurig verblijven. De mogelijke korte blootstelling is niet significant in relatie tot de middelingstijd van 1 jaar die geldt voor de jaargemiddelde concentratie NO₂. Uit het blootstellingscriterium van artikel 22, lid 1, onder a, jo artikel 65 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 volgt dat er daarom geen toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt.

- 42.5 Appellante stelt dat het bestuursorgaan een aanvulling op het milieurapport had moeten opstellen en laten toetsen door de Commissie MER, zowel vanwege de wijzigingen die t.o.v. het in het MER beoordeelde voorkeursalternatief zijn aangebracht, als vanwege de wijzigingen in het gebruikte verkeersmodel.

Reactie: -

Verweerders verwijzen naar de reactie hiervoor onder 42.2 en 42.3.

- 42.6 Volgens appellante leidt het voorgestelde tracé tot verstoring van de woonomgeving ten gevolgen van door (vracht)verkeer veroorzaakte geluidbelasting, luchtvervuiling, gevaarlijke stoffen, gezondheidsproblemen, aantasting van de natuur, het landschap, cultuurhistorie en recreatiegroen. Met name de bewoners van de Lotte Beesestraat en het Charlotte Köhlerpad worden volgens appellante onevenredig zwaar getroffen.

Reactie:

Wat betreft het Charlotte Köhlerpad geldt dat appellante blijkens haar statuten niet kan opkomen voor de belangen van deze bewoners. Voor de woningen aan het Charlotte Köhlerpad is door de Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpark (nr. 46) zelfstandig beroep ingesteld. De woningen aan de Lotte Beesestraat bevinden zich op ongeveer 100 meter van het geplande tracé van de RijnlandRoute. Verweerders erkennen dat de aanleg van de RijnlandRoute een verandering voor de woonomgeving van appellanten met zich brengt. Uit de verschillende onderzoeken die ten grondslag liggen aan het Inpassingsplan en het Tracébesluit blijkt dat voldaan wordt aan de wettelijke eisen ten aanzien van geluidbelasting, luchtkwaliteit en natuur.

Als appellante desondanks schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan of de Tracébesluiten die redelijkerwijs niet voor haar rekening behoort te blijven en een tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd, dan kan appellante een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade.

- 42.7 Appellante stelt dat de constatering op basis van het MER dat e.e.a. niet zal leiden tot een neutraal milieueffect of zelfs tot een verbetering, niet klopt. Appellante wijst erop dat die constatering wordt veroorzaakt door de bij elk aspect gehanteerde saldering van alle milieueffecten over het totale studiegebied en door zich uitsluitend te baseren op bijvoorbeeld het totale aantal 'gevoelige bestemmingen' in dat studiegebied. Deze saldering heeft tot gevolg dat een geringe verbetering van het leefmilieu voor een groot aantal gevoelige bestemmingen uitgemiddeld wordt met een aanmerkelijke verslechtering voor bijvoorbeeld de Lotte Beesestraat. Appellante meent bovendien dat door niet de feitelijke toekomstige effecten te beschrijven ten opzichte van de referentiesituatie van i.c. de gehele zuidrand van de Stevenshof zijn de daadwerkelijke onevenredige milieugevolgen voor de Lotte Beesestraat volledig onbelicht gebleven. Rijkswaterstaat en PS hebben zich blind gestaar op een MER dat volgens appellante slechts gemiddelden en de nationale normering centraal stelt en geen oog heeft voor de lokale referentiesituatie.

Reactie:

Het Inpassingsplan is niet alleen vastgesteld op basis van de onderzoeksresultaten uit het MER. Ten behoeve van het Inpassingsplan zijn gedetailleerde onderzoeken verricht om de milieueffecten lokaal in kaart te brengen. In tegenstelling tot hetgeen appellante beweert, zijn in deze onderzoeken de milieueffecten niet gesaldeerd en wordt niet uitgemiddeld. Verder is wel aandacht besteed aan de lokale referentiesituatie.

Zie bijvoorbeeld: Achtergrondrapport luchtkwaliteit ontwerp inpassingsplan, bijlage 31 bij het Inpassingsplan.

Verweerder heeft voor de geluidsituatie bij de woning van appellanten overeenkomstig de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de realisatie van de RijnlandRoute. Onderzocht is of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh. In het Akoestisch onderzoek bij het Inpassingsplan zijn de effecten vanwege de verbindingsweg A4-A44 in het Akoestisch onderzoek voor de huidige en toekomstige situatie bepaald.

De woningen van appellante aan de Lotte Beesestraat zijn ook onderzocht. De voorkeurswaarde wordt voor 12 woningen overschreden. Dit betreft de bovenste verdiepingen van de appartementenblokken. De geluidbelasting op deze 12 woningen bedraagt maximaal 51 dB. In het akoestisch onderzoek is onderzocht of maatregelen ten behoeve van de overschrijding van de voorkeurswaarde voor de 12 woningen, doelmatig zijn. Dit stuitte op financiële bezwaren, waardoor voor de 12 woningen een hogere waarden is vastgesteld.

Wat betreft de stelling van appellante dat de feitelijke toekomstige effecten beschreven hadden moeten worden, merken verweerders op dat het Inpassingsplan en het Tracébesluit A44 voorzien in de aanleg van de RijnlandRoute. Aangezien de RijnlandRoute nog niet gerealiseerd is, is het onmogelijk om de toekomstige feitelijke effecten van de milieugevolgen ten opzichte van de referentiesituatie te beschrijven. Daarom zijn de effecten van de RijnlandRoute in het MER berekend.

- 42.8 Appellante stelt dat het besluit waarmee is gekozen voor het tracé "Zoeken naar Balans", zonder nieuwe extra mitigerende maatregelen, voor de bewoners van de Lotte Beesestraat en het Charlotte Köhlerpad, in strijd is met artikel 3:4 lid 2 Awb. PS had volgens appellante in redelijkheid niet tot dit besluit kunnen komen. Appellante wijst ook op het ontbreken van een deugdelijke motivering om de weg zo nabij de woningen te projecteren en daarmee de overlast groter te maken dan strikt noodzakelijk.

Reactie:

Voor de keuze van het Voorkeursalternatief verwijzen verweerders naar paragraaf 2 van de Inleiding van dit verweerschrift.

- 42.9 Appellante merkt op dat op basis van de verbeelding van het besluit nog ruimte is om Knoop Ommedijk en daarmee ook de wegas van de nieuwe verbinding, ca. 100 meter in zuidwestelijke richting te verplaatsen. In alle redelijkheid en met het oog op de goede ruimtelijke ordening had volgens appellante het bestuursorgaan niet hoeven te besluiten om de infrastructuur zo dicht op de straat van appellante te projecteren.

Reactie:

Vooropgesteld moet worden dat het gekozen tracé van de RijnlandRoute de uitkomst is van een langdurig en zorgvuldig besluitvormingsproces. In het Inpassingsplan is het tracé van de RijnlandRoute in de verbeelding gemarkeerd met een wegas. Aan deze wegas is in de planregels bij het Inpassingsplan een beperkte flexibiliteit toegekend met betrekking tot het horizontale vlak. Op grond van artikel 14.4.1 van het Inpassingsplan kunnen Gedeputeerde Staten bij omgevingsvergunning de wegas maximaal 2 meter naar beide zijden verschuiven, onder voorwaarde dat uit onderzoek blijkt dat er geen strijdigheid is met de Wet geluidhinder of andere relevante weggeving. Het is daarmee niet mogelijk de nieuwe verbinding circa 100 meter in zuidwestelijke richting te verplaatsen.

- 42.10 Appellante sluit zich aan bij de beroepschriften tegen het Tracébesluit A44, zoals naar voren gebracht door de Stichting Behoud Rijnland, Wijkraad Stevenshof, Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute en Bewonersvereniging Stevenshof Vlek 17.

Reactie:

Op de beroepen van de door appellante genoemde rechtspersonen wordt afzonderlijk gereageerd, en wel onder 32 (Stichting Behoud *Stad Natuur en Landschap* Rijnland) en onder 44 (Wijkvereniging Wijkraad Stevenshof). Een beroep van Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute en Bewonersvereniging Stevenshof is bij verweerders niet bekend.

43 V.O.F. E.S. Beukeboom h.o.d.n. Koffiehuis Kanaalzicht

Appellante is gevestigd aan het Lammenschansplein 2 te (2321 JA) Leiden. Appellante drijft aan die locatie het Koffiehuis Kanaalzicht. Het Koffiehuis ligt in de huidige situatie op circa 45 meter Lammeschansplein. In de toekomstige situatie ligt het koffiehuis op circa 42 meter van het Lammeschansplein. De situatie van appellante is aangegeven op bijlage 53 bij dit verweerschrift.

De zienswijze van appellante over het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord ontwerp-Inpassingsplan onder hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.25 (aanvullend voor appellante).

Het koffiehuis wordt door appellante illegaal geëxploiteerd. De in het verleden verleende ontheffing is niet opnieuw aangevraagd. Naast het koffiehuis is een verhard terrein gelegen, dat – eveneens illegaal - wordt gebruikt als parkeerterrein door de bezoekers van het koffiehuis.

Het beroep van appellante is gericht tegen het Inpassingsplan.

Beroepsgronden:

- 43.1 Appellante wijst erop dat gelet op de klantenkring en de locatie aan een drukke doorgaande weg de bereikbaarheid per auto en het kunnen parkeren een noodzakelijke voorwaarde is voor het voortbestaan van het koffiehuis. Het koffiehuis heeft zelf geen parkeerplaatsen in eigendom en is derhalve geheel voor haar parkeerbehoefte afhankelijk van de openbare parkeerplaatsen ter plaatse. Appellante wijst op de aanleg van de RijnlandRoute, opwaardering van het Lammeschansplein, de verbreding van de Lammebrug en de verbreding van de Europaweg en stelt dat vanaf de Vrouwenweg en de Vlietweg automobilisten in de toekomst alleen nog rechtsaf de Europaweg kunnen oprijden. Automobilisten die linksaf willen naar het koffiehuis, moeten eerst onder de Lammebrug doorrijden. Appellante stelt dat ten gevolge van de opwaardering van het Lammenschansplein de bestaande openbare parkeerplaatsen rondom het koffiehuis komen te vervallen. Appellante wijst in dit kader op de verbeelding en een bewerkte foto en de Nota Antwoord. Appellante stelt dat het Inpassingsplan niet voorziet in compensatie van parkeerplaatsen die wegvallen aan de randen van het Lammenschansplein en dat daarmee de exploitatie van het koffiehuis ernstig wordt belemmerd dan wel onmogelijk wordt gemaakt. Het wegvallen van de parkeerplaatsen zou ook zorgen voor enorme druk op de enkele nog wel overblijvende parkeerplaatsen rondom het koffiehuis. Appellante stelt dat het Inpassingsplan om deze reden in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Reactie:

Appellante exploiteert een klein houten koffiehuis op een betonnen constructie op grond die in eigendom is bij de provincie Zuid-Holland. Op 3 april 2000 hebben Gedeputeerde Staten een ontheffing verleend aan appellante voor het exploiteren van een koffietent. Deze ontheffing was geldig tot 1 januari 2005 en is daarna niet meer verlengd.

Voor de ingang van het koffiehuis is een terras gelegen. De parkeerplaatsen waar appellante op wijst zijn gelegen op een verhard stuk grond naast dit terras. Dit zijn geen officiële openbare parkeerplaatsen, maar dit betreft grond in eigendom van de provincie Zuid-Holland die gebruikt wordt door bezoekers van het koffiehuis als parkeerplaats. Op basis van de fysieke ruimte op het naast het terras gelegen verharde terrein is in de huidige situatie ruimte voor circa 20 auto's. In de toekomstige situatie worden dit er circa zeven doordat een deel van dit verharde terrein benodigd is voor de uitbreiding van de Europaweg en Lammebrug. Op de locatie waar nu wordt geparkeerd, komt het toekomstige talud ten behoeve van het ophogen van de Lammebrug.

Gelet op de op het koffiehuis van toepassing zijnde parkeernorm van 2 parkeerplaatsen per 100 m² b.v.o. en uitgaande van een omvang van het koffiehuis van 53 m² en een omvang van het terras van 59 m², geldt voor het koffiehuis een parkeernorm van 2 à 3 parkeerplekken. Daar wordt ruimschoots aan voldaan in de toekomstige situatie.

Zie Beleidsregels parkeernormen Leiden d.d. 28 februari 2012, blz. 19, 23.

Appellante kan geen rechten ontleen aan de huidige situatie. Appellante heeft nagelaten in 2005 een nieuwe ontheffing aan te vragen voor het koffiehuis. Overigens wordt de bedrijfsvoering ook niet ontoelaatbaar beperkt door het Inpassingsplan. Uit vaste jurisprudentie van uw Afdeling volgt dat met dit illegale gebruik geen rekening hoeft te worden gehouden bij het vaststellen van een nieuw plan. Het koffiehuis kan blijven staan waar het staat en er blijft voldoende parkeerruimte.

Vlg. AbRvS 24 december 2014, nr. 201307970/1/R2; r.o. 18.6.

Ten aanzien van de bereikbaarheid geldt het volgende. In de huidige situatie is het koffiehuis vanuit alle richtingen bereikbaar via de directe aansluiting op het Lammenschansplein. Om de doorstroming van het Lammenschansplein te verbeteren komt deze aansluiting bij aanleg van de RijnlandRoute te vervallen. In de toekomstige situatie wordt het koffiehuis ontsloten via een nieuwe ontsluitingsweg die onder de Lammebrug doorloopt en aansluit op de Kanaalweg. Afhankelijk van de herkomst of bestemming is de omrijdafstand ongeveer 200 tot 230 meter. Dat is alleszins aanvaardbaar.

43.2 Appellante meent dat het plangebied wat betreft het Lammenschansplein ten onrechte is beperkt tot de in het plan opgenomen grenzen. Zij stelt dat het plangebied gezien de afhankelijkheid van het koffiehuis van de in het huidige plangebied gelegen openbare parkeerplaatsen, vergroot dient te worden met het gebied zoals gearceerd aangegeven op de door appellante bijgevoegde uitdraai van ruimtelijkeplannen.nl. Appellante stelt dat het dan mogelijk zou zijn voor de planwetgever om de in het gearceerde gebied gelegen gronden achter het koffiehuis (die in eigendom zouden zijn van de provincie Zuid-Holland) te bestemmen als compenserende parkeerplaatsen, voor de parkeerplaatsen die vervallen aan de rand van het Lammenschansplein. Voorts zou het betrekken van het koffiehuis bij het plangebied tot gevolg hebben dat voor de planwetgever de overweging mogelijk wordt om het koffiehuis te onteigenen. Doordat de parkeerplaatsen aan de randen van het Lammenschansplein verdwijnen door het Inpassingsplan, wordt de functie koffiehuis op de huidige plaats onmogelijk en komt voor onteigening in aanmerking, aldus appellante.

Reactie:

Provinciale Staten komt vrijheid toe bij het vaststellen van de begrenzingen van het Inpassingsplan, mits de begrenzing in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

Vlg. AbRvS 27 augustus 2014, nr. 201306613/1/R3.

Er was geen reden om het koffiehuis binnen de plangrenzen te leggen. Afgezien van het feit dat het om een illegale situatie gaat, geldt dat het koffiehuis kan blijven staan en er voldoende parkeerplaatsen overblijven. Op dit punt wordt ook gewezen op de reactie onder 43.1.

44 Wijkraad Stevenshof

Het beroep is ingediend door de Wijkraad Stevenshof. Appellant stelt zich ten doel het bevorderen van het welzijn van de bewoners van de wijk Stevenshof van de gemeente Leiden in de meest ruime zin des woords.

Appellant geeft aan dat de beroepen uitsluitend gericht zijn op de onderdelen van de besluiten die de aanleg van een nieuwe verbinding A44-A4 (inclusief de aansluitingen daarvan op het hoofdwegennet) mogelijk maken, en niet de overige delen van het besluit die ingrijpende verandering van de N206 (inclusief de aansluitingen daarvan op het hoofdwegennet) beogen. Appellant onderschrijft uitdrukkelijk het grote belang van spoedige maatregelen op deze bestaande verbinding.

De zienswijze van appellant over het ontwerp-Inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.35 (aanvullend voor appellant).

De zienswijze van appellant over het ontwerp-Tracébesluit A44 is behandeld in de Nota van Antwoord Tracébesluiten in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.13 (aanvullend voor appellant).

Appellant heeft beroepen ingesteld tegen het Inpassingsplan en het Tracébesluit A44. De beroepsgronden die tegen beide besluiten gelijklopend zijn worden gezamenlijk besproken. De beroepsgronden die slechts tegen het Inpassingsplan of het Tracébesluit zijn gericht worden apart besproken.

Beroepsgronden

Beroepsgronden die zijn gericht tegen zowel het Inpassingsplan als het Tracébesluit A44

- 44.1 Appellant stelt dat door de aanleg van de nieuwe verbindingsweg te verdelen over drie afzonderlijke procedures waarvoor deels de Minister (in het kader van de Tracéwet), en deels Provinciale Staten (in het kader van de Wro) bevoegd gezag zijn, effectief het bezwaar en beroep voor belanghebbenden ernstig wordt gehinderd. Volgens appellant zijn de verschillende voorgenomen activiteit(en) ten behoeve van de nieuwe verbinding A4-A44 ondeelbaar en maximaal van elkaar afhankelijk zijn. Doordat echter de verschillende onderdelen opgenomen zijn in verschillende afzonderlijke besluiten van verschillende bestuursorganen, en dus juridisch niet aan elkaar verbonden zijn, worden belanghebbenden onevenredig benadeeld bij het instellen van beroep op gemeenschappelijke onderdelen van genoemde besluiten.

Reactie:

Met betrekking tot de keuze om een Inpassingsplan te combineren met twee Tracébesluiten verwijzen verweerders naar de Inleiding onder paragraaf 4.

Tegen zowel het Inpassingsplan als de Tracébesluiten kon beroep worden ingesteld, en van die beroepsmogelijkheid heeft appellant ten aanzien van het Inpassingsplan en het Tracébesluit A44 ook gebruik gemaakt. Niet in te zien valt hoe appellant zou zijn gehinderd of benadeeld waar het gaat om het instellen van beroep. Door tegen zowel het Inpassingsplan als het Tracébesluit A44 (vrijwel gelijklopend) beroep in te stellen, verzekert appellant reeds dat zijn bezwaren die doorwerken in beide besluiten ook betrokken worden bij de beoordeling van beide besluiten.

- 44.2 Appellant stelt dat - gezien de substantiële achterblijvende ontwikkeling van de feitelijke verkeersgroei ten opzichte van de door het bestuursorgaan gehanteerde prognoses - de noodzaak van een nieuwe verbinding A44-A4 niet voldoende is aangetoond. Volgens appelland wordt bij een substantieel achterblijvende groei reeds voorzien in het oplossen van de verkeersknelpunten in de doorstroming rond Leiden en het ontsluiten van ontwikkellocaties door het nemen van de zogenoemde 'no regret'-maatregelen die ook onderdeel zijn van de RijnlandRoute: een opwaardering van de verbinding Katwijk-A44, een reconstructie van Knoop Leiden-West (in combinatie met maatregelen die de gemeente Leiden neemt in het project Ontsluiting Biosciencepark) en een reconstructie van het Iammenschansplein, de Europaweg en de aansluiting daarvan op de A4.

Reactie:

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

Zie het MER 2^e Fase, Hoofdrapport, par. 2.1 (Doelstellingen) en de Toelichting bij het Inpassingsplan, par. 1.2.

Een alternatief met de zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande N206-route aan de oostkant en de westkant van Leiden is onderzocht als variant Zoeken naar Balans A.

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

Uit het MER 2^e Fase volgt dat deze variant voor de langere termijn geen probleemoplossend vermogen heeft. Zoeken naar Balans A valt af vanwege de

verwachte grote verkeersoverlast op de Plesmanlaan- Doctor Lelylaan -Churchillaan tijdens de spitsuren. Het oplossen van de grote knelpunten aan de randen van Leiden (zoals aanpassen van Knoop Leiden West en de aanleg van bypass Oostvlietpolder) zorgt voor een toestroom aan verkeer waar het Leidse wegennet - dat niet wordt aangepast - niet op is berekend. Daarnaast heeft de hoeveelheid verkeer een negatieve impact op de leefbaarheid van Leiden.

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

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

- 44.3 Appellant stelt dat het bestuursorgaan voorbij gaat aan het argument dat wanneer de daadwerkelijke verkeersgroei substantieel achterblijft bij het gehanteerde groeiscenario, andere alternatieven reëel worden die minder ingrijpend zijn, maar nog steeds in grote mate probleemoplossend. Volgens appelland vereist zorgvuldige besluitvorming dat niet uitsluitend wordt uitgegaan van de hoogst mogelijke economische groei bij de afweging van oplossingsalternatieven. Voor een scenario met lagere groei komen logischerwijs andere, minder vergaande maatregelen in beeld dan voor een scenario met de hoogst mogelijke groei.

Reactie:

Voor het genereren van de verkeersgegevens voor het MER 2^e Fase is gebruik gemaakt van de meest recent beschikbare versies van de verkeersmodellen voor de regio Holland Rijnland, te weten het RVMK (regionale verkeersmilieukaart) en het NRM (Nederlands Regionaal Model). Het NRM gaat uit van het Global Economy-scenario (GE-scenario). In dat scenario is sprake van een afnemende groei ten opzichte van de trendlijn (1970-2002). De sociaal-economische gegevens in het RVMK zijn voor de toekomst gebaseerd op een opgave van gegevens door alle gemeenten in de regio. Daarmee is uitgegaan van gangbare en realistische groeiprognoses voor het wegverkeer, te meer nu specifiek voor het MER 2^e Fase de oorspronkelijke ontwikkelingsomvang van de locatie Valkenburg is gereduceerd en gefaseerd, uitgaande van 50% realisatie in 2020 en 90% van de oorspronkelijke capaciteit in 2030.

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

Zie met betrekking tot het NRM bijvoorbeeld:

- AbRvS 3 december 2008, zaaknummer 200703693/1 (Tracébesluit Capaciteitsuitbreiding Coentunnel 2008), r.o. 2.8.5

- AbRvS 6 juli 2011, zaaknummer 201009980/1/M2 (Tracébesluit A4 Delft-Schiedam), r.o. 2.20.1.

Zie met betrekking tot het RMVK bijvoorbeeld:

- AbRvS 8 februari 2012, zaaknummer 201008951/1/R4 (bp. "Hoofdverkeersstructuur kern Rijnsburg"), r.o. 2.7.3.

In het definitieve toetsingsadvies plaatst de Commissie m.e.r. ook geen kanttekeningen bij de verkeersprognoses. Anders dan appellant suggereert was er dan ook geen reden om de prognoses te veranderen ten behoeve van de alternatievenafweging.

- 44.4 Volgens appellant blijkt uit zowel de Mobiliteitsmonitor 2013 van het Kennisinstituut Mobiliteit (KiM) als het rapport 'Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig' van CE Delft (2013) dat de werkelijke verkeersontwikkeling al jarenlang ver achterblijft bij het GE-scenario, en zich momenteel ontwikkelt op of onder het 'lage groei' WLO-scenario 'Regional Community' (RC). Ook in de nabije toekomst zal de economie volgens appellant eerder een lage tot gemiddelde groei kennen dan een hoge groei. Gevolg hiervan is volgens appellant dat de verkeersprognoses voor 2030 op basis waarvan het bestuursorgaan de noodzaak van de RijnlandRoute onderbouwt structureel veel te hoog zijn en daarom niet zonder meer gebruikt kunnen worden om die noodzaak aan te tonen. Volgens appellant had het op de weg van het bestuursorgaan gelegen om niet het hoogste scenario te hanteren, maar juist het lage of een gemiddeld scenario. Daarmee zou de besluitvorming volgens appellant gebaseerd zijn op reële prognoses.

Reactie:

Het verkeersonderzoek ten behoeve van het Inpassingsplan en de Tracébesluiten is uitgevoerd op basis van het op dat moment meest actuele NRM (2013). Het NRM gaat uit van het GE-scenario. Dat is een bewuste keuze die voorkomt dat onderschatting plaatsheeft van de milieueffecten. Het grootste verschil tussen het GE-scenario en het lagere RC-scenario zit in de bevolkingsgroei en de werkgelegenheid. Overigens is in beide scenario's sprake van een afnemende groei ten opzichte van de trendlijn (1970-2002). De groeiscenario's die ten grondslag liggen aan de gehanteerde verkeersmodellen worden voortdurend getoetst aan ontwikkelingen in demografie, mobiliteit en economie en zo nodig aangepast. Daarmee is bij de besluitvorming uitgegaan van gangbare en realistische groeiprognoses voor het wegverkeer.

Zoals hierboven bij 44.3 reeds gezegd heeft uw Afdeling voor het NRM aanvaard dat de uitkomsten als representatief kunnen worden aanvaard.

Zie met betrekking tot het NRM bijvoorbeeld:

- AbRvS 3 december 2008, zaaknummer. 200703693/1 (TB Capaciteitsuitbreiding Coentunnel 2008), r.o. 2.8.5;

- AbRvS 6 juli 2011, zaaknummer 201009980/1/M2 (TB A4 Delft-Schiedam), r.o. 2.20.1."

44.5 Appellant verwijst naar de second opinion van het CPB op het voorkeursalternatief Verbreding A27/A12 Ring Utrecht. Appellant citeert de conclusie, waarin wordt gesteld dat gekeken kan worden naar uitstel of fasering of naar no-regretmaatregelen. Volgens appellant heeft het CPB bij de A9 Gaasperdammerweg een vergelijkbare conclusie getrokken. Het niet betrekken in de besluitvorming van de consequenties van uitgestelde of uitblijvende groei is volgens appellant uitermate onzorgvuldig.

Reactie:

Appellant verwijst naar het rapport "Second Opinion MKBA Ring Utrecht" van het Centraal Planbureau. De second opinion ziet alleen op de MKBA. Het CPB concludeert dat de baten van dat project onder het lage groeiscenario (RC-scenario) negatief zijn en geeft aan dat om die reden uitstel, fasering of no-regretmaatregelen kunnen worden overwogen.

Het rapport is te vinden op www.cpb.nl.

Ook voor de A9 Gaasperdammerweg keek het CPB puur naar de MKBA en gaf aan dat uit een kosten oogpunt nog eens naar uitstel gekeken kon worden.

De genoemde conclusies van het CPB doen niet af aan de besluitvorming omtrent de RijnlandRoute. Een positieve balans in de MKBA is namelijk geen doel op zich. Nut en noodzaak van het project RijnlandRoute liggen in het oplossen van een aantal grote (verkeerskundige) knelpunten. Die knelpunten zijn nu aan de orde. Uitstel of fasering is daarom geen optie. De no-regretmaatregelen evenmin (zie ook hierboven onder 44.2).

Zie voor Nut en noodzaak van de RijnlandRoute de Inleiding onder paragraaf 1.

Bovendien waren, anders dan appellant stelt, ten tijde van de besluitvorming de effecten van het rekenen met een lager groeiscenario op de MKBA wel degelijk bekend. In de MKBA voor de RijnlandRoute is een scenario met lagere groei (gelijkvormig aan een RC-scenario) doorgerekend. In dat scenario geldt voor beide alternatieven de maatschappelijke baten niet opwegen tegen de maatschappelijke kosten. De onderlinge verhouding blijft echter gelijk, Zoeken naar Balans scoort beter dan Churchill Avenue. Ook wanneer, conform het betoog van appellant, wordt uitgegaan van het lage RC-scenario is de uitkomst van de MKBA dus een reden om voor Zoeken naar Balans te kiezen en niet voor Churchill Avenue.

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

- 44.6 Volgens appellant zouden bij een lagere groei en dus lagere verkeersprognoses een aantal minder ingrijpende alternatieven zeer waarschijnlijk wel haalbaar zijn. In de eerste plaats de zgn. "no regret alternatieven" waarbij de maatregelen beperkt worden tot (ingrijpende) verbetering van de bestaande N206, en waarvan een nieuwe verbinding A44- A4 geen onderdeel is. In de tweede noemt appellant het alternatief Churchill Avenue, waardoor wel een nieuwe verbinding wordt gerealiseerd, maar op een andere plaats dan in het besluit. Appellant stelt dat het bestuursorgaan onterecht heeft beweerd dat een aantal van de minder ingrijpende alternatieven niet "toekomstvast" zou zijn.

Reactie:

Hierboven onder 44.2 is reeds aangegeven dat een alternatief met no regret-maatregelen onvoldoende probleemoplossend vermogen heeft. Onder 44.3 is aangegeven dat deze conclusie is gebaseerd op representatieve verkeersprognoses.

Ook voor de afweging van het alternatief Churchill Avenue geldt dat (dezelfde) representatieve verkeersprognoses zijn gehanteerd. Overigens blijft er los van de exacte ontwikkeling van het verkeersaanbod, hoe dan ook de volgende doorslaggevende bezwaren tegen dit alternatief bestaan.

- Het alternatief Churchill Avenue heeft een dekkingstekort van € 229 miljoen, zelfs als het extra inpassingsbudget uit het Hoofdlijnenakkoord 2011-2015 voor dit alternatief beschikbaar zou zijn.
- Er komt met het alternatief Churchill Avenue geen extra oost-westverbinding bij in de regio en het probleem dat het wegennet niet robuust is en gevoelig is voor incidenten en calamiteiten wordt dus niet opgelost;
- Een tunnel met de gewenste aansluitingen voor het onderliggend wegennet van Leiden op de doorgaande tunnelbuis in elke richting is qua functionaliteit niet voorzien in de tunnelwetgeving en verhoudt zich niet goed met de daarin opgenomen tunnelveiligheidseisen (met name het bepaalde in artikel 6.45, lid 1, van het Bouwbesluit 2012). De tunnel in het alternatief Zoeken naar Balans had deze complexe uitvoeringsproblemen niet.
- De maatschappelijke baten van het alternatief Churchill Avenue zijn lager dan die van Zoeken naar Balans.

- 44.7 Appellant stelt dat ten onrechte geen kosten-batenanalyse is gemaakt van het nulplusalternatief (ook wel aangeduid als de "no regretmaatregelen"). Daardoor kan er volgens appellant geen adequate vergelijking worden gemaakt tussen het nulplusalternatief en ingrijpende alternatieven.

Reactie:

Hierboven onder 44.2 is reeds aangegeven dat een alternatief met no regretmaatregelen onvoldoende probleemoplossend vermogen heeft en daarom is afgefallen.

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. In de MKBA is dit overigens nog eens expliciet overwogen.

Zie de MKBA RijnlandRoute, Ecorys 15 mei 2012, blz. 18.

Het is dus niet zo dat een nulplusalternatief in de MKBA over het hoofd is gezien.

- 44.8 Appellant stelt dat een nulplus-alternatief of no regretmaatregelen wel degelijk een groot probleemoplossend vermogen heeft op de lange termijn. In de eerste plaats constateert appellant met verwijzing naar de conclusie van het eindrapport van de verkenning Integrale Benadering Holland Rijnland dat de bij de RijnlandRoute betrokken bestuursorganen zélf in een eerdere fase van het project RijnlandRoute dat probleemoplossend vermogen bevestigen. Appellant geeft aan dat dit heeft geleid tot het uitwerken van het tracéalternatief ZnB-A, dat uitsluitend is opgebouwd uit maatregelen rondom het bestaande tracé.

Reactie:

Het is juist dat er voldoende reden was om een alternatief met no regretmaatregelen rondom het bestaande tracé als een van de varianten in de m.e.r. te onderzoeken, en wel als "Zoeken naar Balans A". Uit het MER 2^e Fase volgt vervolgens echter dat deze variant voor de langere termijn geen probleemoplossend vermogen heeft. Zoeken naar Balans A valt af vanwege de verwachte grote verkeersoverlast op de Plesmanlaan-Doctor Lelylaan-Churchillaan tijdens de spitsuren. Het oplossen van de grote knelpunten aan de randen van Leiden (zoals aanpassen van Knoop Leiden West en de aanleg van bypass Oostvlietpolder) zorgt voor een toestroom aan verkeer waar het Leidse wegennet - dat niet wordt aangepast - niet op is berekend. Daarnaast heeft de hoeveelheid verkeer een negatieve impact op de leefbaarheid van Leiden.

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

- 44.9 Appellant wijst erop dat uit het MER volgt dat de toekomstige reistijd tussen A4 en A44 zonder maatregelen wordt berekend op 20 minuten, en op 3 tot 5 minuten met RijnlandRoute. Voor Katwijk-A4 zijn zonder maatregelen in het MER reistijden berekend van ca. 55-60 minuten (Achtergrondrapport Verkeer, Tabel 2). Volgens

appellant doet het bestuursorgaan het voorkomen alsof uitsluitend de ZnB-variant – met de nieuwe verbinding A4-A44 – deze substantiële reductie van reistijd kan realiseren. Uit hetzelfde MER-rapport blijkt volgens appellant echter duidelijk dat met de variant ZnB-A, die het meest een nulplusalternatief benadert, de reistijd van Katwijk-A4 al zeer substantieel wordt teruggebracht tot 15 à 17 minuten – zelfs bij een sterk toegenomen hoeveelheid verkeer. Appellant stelt dat de norm uit de Visie Ruimte en Mobiliteit voor regionaal verkeer 40 km/uur is en dat de reistijd tussen Katwijk [sic!] bij opwaardering van de N206 dus ca. 15 minuten zou mogen bedragen. Dat wordt door ZnB-A volgens appellant al zeer dicht benaderd. Voor verbetering van de doorstroming op de N206 is het op basis van de gestelde provinciale norm volgens appellant dus niet nodig om een nieuwe verbinding aan te leggen.

Reactie:

Het is juist dat ook de variant Zoeken naar Balans A (no regretmaatregelen) tot een forse verbetering van de reistijd tussen Katwijk en de A4 leidt. De reistijd blijft echter meer dan 50% hoger dan in het alternatief Zoeken naar Balans.

Zie de tabel waarnaar appellant verwijst; tabel 2 uit het Achtergrondrapport Verkeer 2^e Fase MER.

Bovendien is hierboven onder 44.8 al aangegeven dat uit het MER 2^e Fase volgt dat Zoeken naar Balans A voor de langere termijn geen probleemoplossend vermogen heeft. Om die reden is niet voor Zoeken naar Balans A gekozen.

- 44.10 Volgens appellant is blijkens de verkeersonderzoeken in het kader van het MER met verbeteringen aan de huidige route een winst van 71% t.o.v. de gewogen reistijd te bereiken (zie figuur 7 Achtergrondrapport Verkeer). De nieuwe verbinding A4-A44 draagt volgens appellant daarentegen maar zeer beperkt bij aan het boeken van verdere reistijdwinst: een winst van ca. 80% t.o.v. de gewogen reistijd in de referentiesituatie. Tevens geldt ook hier volgens appellant dat de in het MER opgenomen berekeningen uitgevoerd zijn bij het hoogst mogelijke groeiscenario, en dat dus bij een meer realistisch lager groeiscenario nog betere prestaties van het alternatief ZnB-A te verwachten zijn.

Reactie:

Appellant verwijst naar figuur 7 uit het Achtergrond Verkeer 2^e Fase MER. Daarin zijn de reistijden op de verbinding Katwijk – A4 weergegeven voor de verschillende alternatieven. Figuur 7 geeft voor dat traject in een staafdiagram weer wat de hierboven onder 44.9 besproken tabel 2 in cijfers weergeeft. Ook in figuur 7 is dus te zien dat de variant Zoeken naar Balans A (no regretmaatregelen) op zich tot een forse verbetering van de reistijd tussen Katwijk en de A4 leidt, maar dat de reistijd wel meer

dan 50% hoger is dan in het alternatief Zoeken naar Balans. De stelling van appellant dat de nieuwe verbinding maar weinig extra reistijdwinst toevoegt is dus ook niet juist. Uit figuur 7 volgt net als uit tabel 2 dat de reistijd in Zoeken naar Balans A 15/16 minuten is en in Zoeken naar Balans 9 minuten. Dat is een aanzienlijk verschil.

Bovendien is onder 44.9 is al aangegeven dat Zoeken naar Balans A voor de langere termijn geen probleemoplossend vermogen heeft, en dat om die reden niet voor Zoeken naar Balans A gekozen is.

- 44.11 Appellant stelt dat in strijd met de MIRT-spelregels ten onrechte geen nieuwe kostenbatenanalyse zal worden opgesteld. Volgens appellant is in alle MKBA's of kKBA's voor de RijnlandRoute verzuimd om een nul(plus)alternatief mee te nemen. Er ontbreekt volgens appellant een inschatting van de baten van de no regretmaatregelen.

Reactie:

Hierboven onder 44.7 is reeds aangegeven dat een nul(plus)alternatief met no-regretmaatregelen onvoldoende probleemoplossend vermogen heeft en dat in de MKBA expliciet is overwogen dat het doorrekenen van een nul(plus)alternatief daarom niet reëel is. Het is dus niet zo dat een nul(plus)alternatief in de MKBA over het hoofd is gezien.

- 44.12 Appellant constateert dat er een vertraging van naar schatting tenminste 15-20 jaar optreedt ten opzichte van de in de onderbouwing geprognosticeerde verkeersgroei die de eventuele aanleg van een nieuwe verbinding A4-A44 - aanvullend op de no regretmaatregelen - noodzakelijk zou maken. Het ligt daarom niet in de rede om reeds nu in een besluit de aanleg van deze nieuwe verbinding mogelijk te maken.

Reactie:

Hierboven is reeds aangegeven dat de verkeersprognoses zoals die zijn gehanteerd in het MER 2^e Fase (zie onder 44.3) en bij de vaststelling van het Inpassingsplan en de Tracébesluiten (zie onder 44.4) representatief zijn. Nut en noodzaak van de RijnlandRoute staan op basis van deze verkeersprognoses vast.

- 44.13 Appellant stelt dat – gezien de relatief geringe verschillen tussen verschillende alternatieven ten aanzien van de doelstellingen van de RijnlandRoute – het bestuursorgaan onvoldoende belang heeft gehecht aan het belang van een goed natuurlijk en leefmilieu en aan het belang van behoud van kwetsbaar gebied dat zowel vanuit provinciaal als ruimtelijk beleid ruimtelijke bescherming geniet. Het gekozen voorkeursalternatief betekent een verslechtering voor het leefmilieu van bewoners van de Stevenshof en tast het genoemde kwetsbare gebied dat grenst aan de wijk

Stevenshof aan. In de beantwoording van de zienswijze gaat het bestuursorgaan volgens appelland niet in op de gevoerde argumentatie dat bij alternatieven die op vergelijkbare manier de doelstellingen van de RijnlandRoute bereiken, de keuze had moeten vallen op dat alternatief dat het minst belastend is voor natuur en leefmilieu en kwetsbaar beschermd gebied het minst aantast.

Reactie:

Anders dan appelland stelt is er geen sprake van dat meerdere alternatieven op vergelijkbare manier de doelstellingen van de RijnlandRoute bereiken. Er is een aantal doorslaggevende argumenten waarmee het gekozen voorkeursalternatief zich onderscheidt van de overige onderzochte alternatieven. Verwezen wordt naar de Inleiding onder paragraaf 2.

De stelling dat onvoldoende belang is gehecht aan een goed natuurlijk en leefmilieu en aan behoud van kwetsbaar gebied is evenmin juist. In de m.e.r. zijn de alternatieven op alle relevante (milieu)thema's onderzocht en vergeleken. Het gekozen voorkeursalternatief, zoals dat in het Inpassingsplan en de Tracébesluiten is uitgewerkt, is vervolgens nog eens getoetst aan alle wettelijk voorschriften, waaronder de voorschriften op het gebied van geluidbelasting en luchtkwaliteit (leefmilieu) en gebiedsbescherming. Appelland geeft ook niet aan op welk punt er specifiek te weinig aandacht zou zijn.

- 44.14 Appelland stelt dat het opvallend is dat het BO-MIRT de keuze voor Zoeken naar Balans op 29 oktober 2009 niet nader inhoudelijk motiveert. Volgens appelland ontbreekt bijvoorbeeld een onderbouwing van de keuze – als verschillende oplossingsclusters alle vergelijkbaar bijdragen aan de belangrijkste doelstellingen – voor een variant die natuurlijk milieu en leefmilieu het meest aantast, en die bovendien is gelegen in een kwetsbaar gebied dat zowel vanuit nationaal als provinciaal beleid ruimtelijke bescherming geniet. Door deze cruciale en ingrijpende keuze niet nader inhoudelijk te motiveren schenden betrokken bestuursorganen het motiveringsbeginsel.

Reactie:

De keuze in het kader van het BO-MIRT is niet het einde van het besluitvormingsproces, zoals appelland suggereert, maar een eerste stap. In het BO-MIRT op 29 oktober 2009 is besloten Zoeken naar Balans toe te voegen aan de alternatieven die onderzocht worden in het MER 1^e Fase. Alle alternatieven zijn in de m.e.r. vervolgens gelijkwaardig onderzocht.

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, par. 4.2.4.

De keuze voor Zoeken naar Balans als voorkeursalternatief is door Provinciale Staten gemaakt op 27 juni 2012 en is uitgebreid onderbouwd in de Nota Voorkeursalternatief. In de Toelichting op het Inpassingsplan is vervolgens nog eens uitgebreid de keuze voor het voorkeursalternatief toegelicht.

Zie de Toelichting, par. 4.2.

Van een schending van het motiveringsbeginsel is al met al geen sprake.

- 44.15 Appellant stelt dat de voorkeursvariant ZnB op tal van punten positiever wordt beschreven dan de feiten in onderliggende onderzoeken rechtvaardigen en worden essentiële tekortkomingen in het ontwerp (zoals het ontbreken van een fatsoenlijke waterstaatkundige oplossing voor het kruisen van de wateringen in de Papenwegse polder) gemaskeerd, dan wel vooruitgeschoven naar de volgende onderzoeksfase. Voor de voornaamste 'concurrerende' variant Churchill Avenue (CA) is precies het omgekeerde gebeurd: negatieve aspecten en restpunten in het ontwerp worden in de NVA onevenredig uitvergroot. Waar het bestuursorgaan voor ZnB een (te) sober ontwerp als uitgangspunt heeft genomen (waarin substantiële ontwerpbeslissingen vooruit worden geschoven) heeft het bestuursorgaan bij CA niet-noodzakelijke dure aanvullende maatregelen (zoals een vluchtstrook in de tunnel) als uitgangspunt genomen. Consequentie is dat een gelijkwaardige afweging tussen alternatieven al in het ontwerp onmogelijk is gemaakt.

Reactie:

De stelling van appellant dat Zoeken naar Balans "op tal van punten positiever wordt beschreven" en dat voor Churchill Avenue negatieve aspecten en restpunten onevenredig zijn uitvergroot kan niet gevolgd worden. Appellant onderbouwt deze algemene stelling niet. Concreet noemt appellant alleen het volgens hem ontbreken van een fatsoenlijke waterstaatkundige oplossing voor het kruisen van de wateringen in de Papenwegse polder bij Zoeken naar Balans en het toevoegen van een vluchtstrook in de tunnel bij Churchill Avenue. Die 2 punten zijn, wat er verder inhoudelijk ook van zij, op geen enkele manier doorslaggevend geweest bij de afweging van de twee alternatieven. Het zijn 2 zeer ondergeschikte punten. De hoofdargumenten die hebben geleid tot de keuze voor Zoeken naar Balans en niet voor Churchill Avenue hebben niets te maken met de kruising van de wateringen in de Papenwegse polder of het al dan niet aanleggen van een vluchtstrook in de tunnel voor de Churchill Avenue.

De hoofdargumenten voor de keuze voor Zoeken naar Balans als voorkeursalternatief zijn besproken in de Inleiding onder paragraaf 2.

- 44.16 Appellant stelt dat de in de vorige beroepsgrond beschreven handelwijze een ingrijpend effect heeft op de vergelijkbaarheid op kosten van de verschillende

alternatieven. Allereerst geldt dat uiteraard voor het opvoeren van ontwerpelementen die niet noodzakelijk zijn (zoals de vluchtstrook in de tunnel). Daarnaast maakt het in de bekostigingssystematiek (SSK-model) wezenlijk uit of ontwerpelementen als bouwkosten worden opgevoerd (zoals merendeels het geval voor het alternatief CA) of dat ze ten laste komen van de post 'onvoorzien' of 'nader te detailleren' (zoals de vooruitgeschoven ontwerpbeslissingen voor het alternatief ZnB). De kosten van het alternatief CA zijn daardoor in de raming systematisch te hoog uitgekomen, en die voor alternatief ZnB systematisch te laag. Dit wordt nog versterkt doordat in de NVA de procentuele provinciale weerstandsrisicoreservering wordt opgeteld bij de kosten van de alternatieven, hetgeen boekhoudkundig dubieus is.

Reactie:

Appellant geeft de algemene stelling dat de kosten voor Zoeken naar Balans te laag zijn ingeschat en die voor Churchill Avenue te hoog, maar onderbouwt die alleen concreet met het voorbeeld van de vluchtstrook in de tunnel van de Churchill Avenue die volgens appellant niet nodig is en de stelling over de weerstandsrisicoreservering. Ten aanzien van de vluchtstrook geldt dat het al dan niet aanleggen van een vluchtstrook op het geheel van de kosten van het aanleggen van een tunnel geen significante meerkosten met zich brengt. Voor de keuze hoe wordt omgegaan met de weerstandsrisicoreservering geldt dat deze voor alle alternatieven hetzelfde is en dus de vergelijking niet beïnvloedt.

Belangrijker is echter dat de vraag naar de verhouding van de kosten van Zoeken naar Balans en Churchill Avenue niet de enige factor is geweest bij de keuze van het voorkeursalternatief. In de Inleiding onder paragraaf 2 is aangegeven wat de hoofdargumenten zijn voor de keuze voor Zoeken naar Balans. Ook los van de kosten heeft Churchill Avenue een aantal onoverkomelijke nadelen. Het alternatief Churchill Avenue heeft een minder groot probleemoplossend vermogen ten aanzien van doorstroming en bereikbaarheid van de regio, is niet toekomstvast in 2030, er komt geen extra oost-westverbinding bij om het netwerk robuust te maken en een tunnel met de gewenste aansluitingen voor het onderliggend wegennet van Leiden op de doorgaande tunnelbuis in elke richting is qua functionaliteit niet voorzien in de tunnelwetgeving en verhoudt zich niet goed met de daarin opgenomen tunnelveiligheidseisen (met name het bepaalde in artikel 6.45, lid 1, van het Bouwbesluit 2012).

- 44.17 Volgens appellant is de MKBA die ten grondslag ligt aan de NVA onvolledig. In het bijzonder ontbreekt volgens hem een goed uitgewerkt nulalternatief en is uitsluitend een scenario met hoge groei volledig en correct uitgewerkt. Dit gebrek is eerder in dit beroepschrift al aangevoerd.

Reactie:

Voor een reactie op deze beroepsgrond wordt verwezen naar de beantwoording onder 44.7 waar het gaat om het nul(plus)alternatief in de MKBA en onder 44.5 waar het gaat om de gehanteerde scenario's in de MKBA.

- 44.18 Volgens appellant is essentiële informatie ten aanzien van tunnelveiligheid niet betrokken bij het besluit. De NVA doet het voorkomen alsof er voor de variant Churchill Avenue onoverkomelijke bezwaren zouden zijn ten aanzien van tunnelveiligheid, terwijl het definitieve onderzoeksrapport van TNO daarover, dat overigens pas ná 27 juni 2012 beschikbaar is gekomen, juist tot de conclusie komt dat met voor de hand liggende maatregelen het alternatief CA voldoende veilig is (en zelfs iets veiliger lijkt dan ZnB!). Ook valt uit het rapport af te leiden dat het opnemen van vluchtstroken in de tunnel niet nodig is en dat dus de daarvoor opgenomen kosten niet in de raming voor CA thuishoren.

Reactie:

Het probleem bij alternatief Churchill Avenue met de tunnelwetgeving zit hem, anders dan appellant stelt, niet in de vraag of al dan niet vluchtstroken worden opgenomen. Waar het om gaat is dat in een tunnel met de gewenste aansluitingen voor het onderliggend wegennet van Leiden op de doorgaande tunnelbuis in elke richting, qua functionaliteit in de tunnelwetgeving niet is voorzien. Een dergelijke tunnel verhoudt zich ook niet goed met de tunnelveiligheidseisen. Artikel 6.45, lid 1, van het Bouwbesluit 2012 bepaalt dat een rijbaan in de tunnel hetzelfde aantal rijstroken heeft als ervoor en dat een wijziging van het aantal rijstroken op voldoende afstand vóór de tunnel moet plaatsvinden. Dit om onrustige verkeersbewegingen (weefbewegingen) in een tunnelbuis te voorkomen. Op- en afritten in de doorgaande tunnelbuizen van de RijnlandRoute zouden juist voor dergelijke weefbewegingen zorgen.

- 44.19 Volgens appellant is de NVA vastgesteld vóórdat het definitieve oordeel van de Commissie m.e.r. beschikbaar is gekomen. De NVA loopt daarmee vooruit op dit oordeel. In de periode ná het vaststellen van de NVA heeft de provincie nog belangrijke aanvullingen op het MER-onderzoek moeten doen. Deze aanvullingen hadden moeten leiden tot aanpassing van diverse (negatieve) kwalificaties van het alternatief Churchill Avenue, onder meer t.a.v. luchtkwaliteit bij tunnelmonden en de toekomstvastheid.

Reactie:

De stelling van appellant kan niet gevolgd worden. De Nota Voorkeursalternatief is door provinciale staten vastgesteld op 27 juni 2012, het definitieve advies van de Commissie m.e.r. dateert van 29 november 2012. Aan die volgorde staat geen enkele rechtsregel in de weg. Bovendien is het oordeel van de Commissie m.e.r. positief. De

Commissie is van oordeel dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het Inpassingsplan RijnlandRoute. Reden om terug te komen op de Nota Voorkeursalternatief was er dus niet.

Na het vaststellen van de Nota Voorkeursalternatief is nog een aantal ontwerp-optimalisaties doorgevoerd. Deze zien echter op het voorkeursalternatief Zoeken naar Balans en niet op het (afgevalen) alternatief Churchill Avenue. Er was dan ook geen reden om de beoordeling van het alternatief Churchill Avenue aan te passen.

- 44.20 Volgens appellant worden de verkeerskundige prestaties van het alternatief Churchill Avenue in de NVA in twijfel getrokken. Dit is gebaseerd op verkeersonderzoeken die (ten gevolge van een kennelijke fout in het verkeersmodel) onterecht afwikkelingsproblemen zichtbaar maakten rondom Knoop Leiden-West. Dit terwijl er op het moment dat het bestuursorgaan besloot over het voorkeursalternatief nieuwe verkeersberekeningen beschikbaar waren die aantonen dat Churchill Avenue op basis van een gecorrigeerd model vergelijkbare verkeerskundige prestaties heeft als de voorkeursvariant Zoeken naar Balans. Tevens blijkt dat het bestuursorgaan een aantal maatregelen achterwege laat in het voorkeursalternatief die het bestuursorgaan blijkens het MER-onderzoek voor ZnB moet nemen om de doorstroming op de N206 te waarborgen en zodoende terugslageffecten op het hoofdwegennet te voorkomen. Deze maatregelen (zoals de verbreding van de Churchillbrug over de Rijn in Leiden) zijn opgenomen in het verkeersmodel, maar worden niet voorzien in het besluit of anderszins. Dat deze maatregelen door de gemeente Leiden dienen te worden genomen zoals het bestuursorgaan stelt in zijn beantwoording doet daar niet aan af, immers het bestuursorgaan dient een integrale beschouwing van alle maatschappelijke gevolgen te maken en bovendien kunnen deze maatregelen zo nodig ook in een provinciaal Inpassingsplan mogelijk worden gemaakt. Door in het verkeersmodel wel en in het uiteindelijke besluit niet te voorzien in genoemde maatregelen op de huidige N206 schetst het bestuursorgaan een veel te positief beeld van de verkeerskundige prestaties van het voorkeursalternatief. Dit is des te verwijtbaarder nu een ander kansrijk alternatief (de Churchillavenue) door het bestuursorgaan wordt gekwalificeerd als onhaalbaar, terwijl ook hier slechts een kleine correctie nodig was om het alternatief volgens het model verkeerskundig optimaal te laten presteren.

Reactie:

De stelling van appellant kan niet gevolgd worden. Het is niet duidelijk waar appellant op doelt waar hij het heeft over nieuwe verkeersberekeningen op basis van een gecorrigeerd model waaruit zou blijken dat Churchill Avenue vergelijkbare verkeersprestaties heeft als Zoeken naar Balans.

In het centrum van Leiden worden, los van het Inpassingsplan, meerdere verkeerskundige maatregelen getroffen om de doorstroming in het centrum te verbeteren. Het is gebruikelijk dat dit via verkeersbesluiten c.q. planologische besluitvorming op gemeentelijk niveau plaatsvindt en niet op het schaalniveau van een provinciaal Inpassingsplan. Deze geplande maatregelen worden logischerwijs wel meegenomen in het verkeersmodel, omdat zij onderdeel uitmaken van de feitelijke situatie in het toekomstjaar en dus relevant zijn voor de verkeersprognoses.

- 44.21 Appellant stelt dat bij de vergelijking tussen de verschillende alternatieven sprake is van selectieve, onvolledige en deels onjuiste weergave van de feiten, onder meer ten aanzien van luchtkwaliteit, tunnelveiligheid, toekomstvastheid, robuustheid en kosten, daarin inbegrepen het 'gegoochel' met risicomarges en weerstandsvermogen dat een heldere vergelijking in de weg staat en een kostenverschil van 110 miljoen euro opvoert tot 227 miljoen euro.

Reactie:

Appellant onderbouwt zijn stelling niet. Bovendien lijkt het erop dat appellant niet bedoelt een kostenverschil van 227 miljoen euro, maar wijst op het dekkingstekort van het alternatief Churchill Avenue op zich (dat overigens 229 miljoen euro is). Ook wanneer dit dekkingstekort kleiner zou zijn (bijvoorbeeld 110 miljoen euro zoals appellant lijkt te suggereren), wat overigens niet zo is, geldt nog steeds dat het alternatief Zoeken naar Balans kan worden uitgevoerd binnen het beschikbare budget en Churchill Avenue niet.

- 44.22 Appellant stelt dat nu de Nota Voorkeursalternatief niet juist, volledig en objectief is, de NVA niet als een zorgvuldige motivering van de keuze door PS van de voorkeursvariant van 27 juni 2012 kan gelden. Aangezien het bestuursorgaan deze zelfde NVA ongewijzigd wederom aanvoert als onderbouwing van het besluit dat appellant met dit beroepschrift aanvecht, geldt mutatis mutandis dat ook dit besluit onzorgvuldig is gemotiveerd.

Reactie:

Uit hetgeen in de reacties op de beroepsgronden hierboven is besproken (met name in de reacties onder 44.15 en 44.18 t/m 20) volgt dat er dat stelling van appellant dat de Nota Voorkeursalternatief niet juist, volledig of objectief is niet gevolgd kan worden. Overigens is de keuze voor het voorkeursalternatief uitgebreid gemotiveerd in de Toelichting op het Inpassingsplan.

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, par. 4.2.

Reeds daarmee is voldaan aan het motiveringsbeginsel.

- 44.23 Appellant stelt dat de NVA in het bijzonder op geen enkele wijze een transparante, onderbouwde afweging geeft tussen de verschillende belangen die in het gebied waardoor de RijnlandRoute wordt aangelegd in het geding zijn. In een groot deel van het gebied (grenzend aan de wijk van appellant) waardoor de nieuwe verbinding A44-A4 wordt aangelegd geldt een beschermde status t.a.v. cultuurhistorische, landschappelijke en natuurwaarden (weidevogels) die ten tijde van het besluit over het voorkeursalternatief in de provinciale structuurvisie en de bijbehorende verordening ruimte was verankerd in een 'nee, tenzij' constructie waarbij slechts bij groot openbaar belang en het gebrek aan reële alternatieven aantasting van genoemde waarden in dit gebied mogelijk zou zijn.

Reactie:

De belangen met betrekking tot cultuurhistorie, landschap en natuurwaarden zijn per alternatief onderzocht in de m.e.r. Deze aspecten zijn wel degelijk betrokken in de Nota Voorkeursalternatief.

Zie de Nota Voorkeursalternatief, par. 5.4 en par. 6.

Ten aanzien van belangrijke weidevogelgebieden geldt het "nee, tenzij" regime. Hieraan is getoetst.

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, par. 6.9.1 en het Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute par. 2.3.

- 44.24 Appellant stelt dat door het ontbreken van een volledig en zorgvuldig uitgewerkt nulplusalternatief de NVA niet ten grondslag had kunnen liggen aan een zorgvuldige alternatievenafweging.

Reactie:

Hierboven onder 44.2 is reeds aangegeven dat een alternatief met no regret-maatregelen (nulplusalternatief) onvoldoende probleemoplossend vermogen heeft en daarom is afgefallen.

- 44.25 Appellant constateert dat de in de NVA opgenomen voorkeursvariant in belangrijke mate afwijkt van de in het besluit opgenomen variant. In het bijzonder zijn - mede als gevolg van uitvoering van een aantal moties die Provinciale Staten tegelijkertijd met de keuze van het voorkeursalternatief hebben aangenomen - een flink aantal ontwerpelementen toegevoegd dan wel gewijzigd aan het voorkeursalternatief. Door deze wijzigingen is volgens appellant feitelijk een nieuwe variant ontstaan. Het kan bovendien niet anders dan dat door deze extra elementen de bouwkosten van deze variant zijn toegenomen, en dat daardoor de volgens SSK-methodiek geraamde totale kosten van deze variant hoger zijn geworden. Door deze ingrijpende wijzigingen en de

daaruit voortvloeiende extra kosten niet te betrekken in de vergelijking van de voorkeursvariant met andere alternatieven is er volgens appellant geen sprake geweest van een zorgvuldige vergelijking met andere alternatieven, en dus is ook hierom volgens hem geen sprake geweest van een zorgvuldige en goed gemotiveerde besluitvorming.

Reactie:

Er is geen sprake van ingrijpende ontwerpwijzigingen waardoor feitelijk een nieuwe variant is ontstaan. Na het MER 2^e Fase zijn enkele ondergeschikte optimalisaties aan het voorkeursalternatief doorgevoerd. Uit de notitie "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e Fase" volgt dat de ontwerpwijzigingen na de MER 2^e Fase niet leiden tot een andere afweging van de alternatieven.

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

Zie verder de Inleiding van dit verweerschrift onder paragraaf 3.

Er is geen sprake van dat de alternatievenvergelijking met de extra kosten anders zou uitvallen. Dit alleen al omdat feit blijft dat het voorkeursalternatief ook met de optimalisaties binnen het beschikbare budget blijft en het alternatief Churchill Avenue een dekkingstekort kent van € 229 miljoen, zelfs als het extra inpassingsbudget uit het hoofdlijnenakkoord 2011-2015 voor dit alternatief beschikbaar zou zijn.

- 44.26 Appellant stelt dat het bestuursorgaan zich onvoldoende heeft ingespannen om te onderzoeken hoe de gebieden waardoor de nieuwe verbinding A44-A4 wordt aangelegd gevrijwaard kunnen worden van gebiedsvreemde activiteiten, nu in de provinciale structuurvisie aan deze gebieden een groot belang wordt toegekend en beperkingen worden gesteld aan activiteiten die de kwaliteiten van dit gebied met bijzondere waarden aantasten of vernietigen. Eveneens stelt appellant dat het nemen van uitgebreide mitigerende inpassingsmaatregelen voor de voorkeursvariant geen reden is om geen onderzoek te doen naar reële alternatieven die aantasting of vernietiging van het gebied geheel zouden voorkomen.

Reactie:

Anders dan appellant stelt zijn wel degelijk alle redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven onderzocht in de m.e.r.. Daarmee is voldaan aan de eis van artikel 7.23, lid 1, onder b, van de Wm. Er is geen sprake van dat alternatieven niet zijn beschouwd omdat er voor het voorkeursalternatief inpassingsmaatregelen mogelijk zijn.

Verweerders wijzen erop dat ook de Commissie m.e.r. niet vaststelt dat ten onrechte redelijkerwijs te beschouwen alternatieven niet zijn meegenomen.

- 44.27 Appellant stelt dat ook volledige ondertunneling van het N206 tracé tussen A44/Leiden-West en A4 had moeten worden uitgewerkt om tot een werkelijk evenwichtige belangenafweging ten aanzien van een goede ruimtelijke ordening te komen. Uit de eerste fase MER kwam een volledige ondertunneling van het N206-tracé door Leiden (aangeduid als nulplus 3) naar voren als kansrijk voor verder onderzoek. Provinciale Staten hebben bij amendement besloten deze in de vervolgfase niet verder te onderzoeken, maar te vervangen door Churchill Avenue. In de eerste plaats is niet sluitend gemotiveerd waarom niet beide alternatieven zijn onderzocht, aangezien deze beide wezenlijk andere kenmerken hebben. Het gehanteerde argument dat het aantal te onderzoeken varianten in de tweede fase MER te groot zou worden is merkwaardig, aangezien er wél vier verschillende varianten op het voorkeursalternatief zijn onderzocht die onderling minder verschillen dan de alternatieven nulplus 3 en Churchill Avenue.

Reactie:

In het MER 1^e Fase is de "nulplus variant 3" in beschouwing genomen. Deze variant zag op een aanpassing van de bestaande N206 tussen de A44 en de A4, waarbij grotendeels sprake was van een verdiepte ligging en over een deel van de bestaande Churchilllaan van een tunnel. In de vergadering van de Statencommissie MKE van 3 februari 2010 is de toenmalige gedeputeerde verzocht niet nulplus variant 3, maar het (grotendeels vergelijkbare) alternatief Churchill Avenue zelfstandig en integraal mee te nemen in het MER 2^e Fase. In de daarop volgende vergadering van provinciale staten van 24 februari 2010 is dit geformaliseerd.

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, par. 4.2.4.

Het onderzoek van zowel de nulplus variant 3 als het alternatief Churchill Avenue zou geen relevante meerwaarde hebben, omdat de beide alternatieven zoveel op elkaar lijken.

Zie in dit verband ook de Inleiding van dit verweerschrift onder paragraaf 2.

- 44.28 Volgens appellant had het bestuursorgaan op het moment dat gekozen werd voor een boortunnel voor het alternatief Zoeken naar Balans opnieuw moeten overwegen of een dergelijke boortunnel ook op een andere plaats had kunnen worden aangelegd met minder impact op waardevol landschap, betere milieueffecten en mogelijk minder kosten.

Reactie:

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

Zie de Inleiding van dit verweerschrift onder paragraaf 3 voor een verdere toelichting op dit punt:

De Commissie m.e.r. was er bij haar definitieve toetsingsadvies van op de hoogte dat een van de optimalisaties een boortunnel betrof; onderaan blz. 2 noemt de Commissie m.e.r. de boortunnel expliciet. De Commissie m.e.r. adviseert niet om ook andere boortunneltracés te onderzoeken. Daarvoor was ook geen reden. Met de optie om een boortunnel te realiseren komen geen andere redelijkerwijs te onderzoeken tracés beschikbaar.

- 44.29 Appellant is het niet eens met de conclusie van het bestuursorgaan (op basis van een advies van de landsadvocaat) dat "er op goede gronden voor (is) gekozen om geen aanvulling op het MER te maken nu Tauw concludeert dat de optimalisaties geen effect hebben op de alternatievenvergelijking en de (milieu)effecten van het geoptimaliseerde ontwerp zijn getoetst in de achtergronddocumenten". De Commissie m.e.r. heeft volgens appelland weliswaar aangegeven dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming, maar daarmee is nog niet daadwerkelijk sprake van een juiste weging van het milieubelang in besluitvorming van het bestuursorgaan. Het besluit over het voorkeursalternatief is genomen op 27 juni 2012, dus ruim voordat het Toetsingsadvies beschikbaar was. De door de Commissie m.e.r. gevraagde aanvullingen op het oorspronkelijke MER tweede fase hebben niet geleid tot een nieuwe afweging. Dit terwijl deze aanvullingen aanleiding geven tot een gewijzigde (positievere) waardering van de milieueffecten van het alternatief Churchill Avenue op onder meer de aspecten toekomstvastheid en luchtkwaliteit. In de aan besluitvorming ten grondslag liggende Nota Voorkeursalternatief is de oorspronkelijke waardering niet

gecorrigeerd of genuanceerd. Hiermee is belangrijke informatie over milieueffecten niet volwaardig meegenomen in besluitvorming.

Reactie:

Anders dan appellant stelt zijn de milieueffecten van de optimalisaties wel degelijk betrokken bij de besluitvorming. 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 – wel degelijk alle milieu-informatie voorhanden.

- 44.30 Appellant stelt dat in het besluit waartegen zij beroep aantekent aan het voorkeursalternatief substantiële wijzigingen zijn aangebracht ten aanzien van het aan de Commissie m.e.r. voorgelegde alternatief. De Commissie m.e.r. geeft in haar toetsingsadvies uitdrukkelijk aan dat geen oordeel is gevormd over dit gewijzigde voorkeursalternatief. Daarnaast geldt volgens appellandant dat er voor belanghebbenden geen inspraakmogelijkheden waren op de door het bestuursorgaan aan de Commissie m.e.r. aangeleverde aanvullingen c.q. op de doorgevoerde wijzigingen, en ook daardoor is de Commissie m.e.r. niet in staat gesteld om in haar Toetsingsadvies alle relevante belangen t.a.v. het in belangrijke mate gewijzigde voorkeursalternatief mee

te wegen. Appellant stelt derhalve dat in tegenstelling tot wat het bestuursorgaan beweert, er wel degelijk aanleiding is om een aanvulling op het MER te maken en hierover een nieuw toetsingsadvies te vragen.

Reactie:

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

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

Er was geen verplichting om de Commissie m.e.r. nog om advies te vragen over de optimalisaties. De Commissie m.e.r. geeft dat zelf ook niet aan. Dat er voor belanghebbenden geen inspraakmogelijkheid is geweest inzake de optimalisaties is evenmin juist. De notitie "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2e Fase" heeft met het ontwerp-Inpassingsplan ter inzage gelegen. Er was voor een ieder de mogelijkheid om door middel van het indienen van een zienswijze in te spreken omtrent de optimalisaties. Van die mogelijkheid heeft appellant ook gebruik gemaakt.

- 44.31 Appellant stelt dat bovengenoemde wijzigingen dermate substantieel zijn en dermate grote lokale milieueffecten hebben dat deze nader moeten worden onderzocht in een milieueffectrapport.

Reactie:

De stelling van appellant kan niet gevolgd worden. Uit de notitie "Analyse milieueffecten optimalisaties in relatie tot het MER RijnlandRoute 2^e Fase" volgt dat het effect van de optimalisaties beperkt is. 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.

- 44.32 Volgens appellant blijkt uit de toelichting bij het besluit al dat het verkeersmodel NRM niet geschikt is voor het onderliggend wegennet, omdat het te grof is. Het gevolg is volgens appellant ook dat de geluids- en luchtkwaliteitsonderzoeken die gebaseerd zijn op NRM onvergelijkbaar zijn met de bepaalde effecten in het MER.

Reactie:

Het NRM is wel degelijk geschikt voor de verkeersberekeningen die ten behoeve van de vaststelling van het Inpassingsplan en de Tracébesluiten zijn uitgevoerd.

Het NRM heeft inderdaad een hoger schaalniveau dan het NRM/RVMK-model dat voor de m.e.r. gebruikt is. De grotere (gebiedsontsluitende) wegen zijn opgenomen in het NRM. Het projecteffect van de RijnlandRoute – die zelf functioneert als onderdeel van het hoofdwegennet en die ook aansluit op de grotere gebiedsontsluitende wegen – kan daardoor goed worden doorgerekend met het NRM. Daarbij is gekeken naar de toe- of afname op deze grotere gebiedsontsluitende wegen. Bij de milieuberekeningen is gekeken of verder detailonderzoek nodig is; dit is niet het geval, omdat de RijnlandRoute over het algemeen zorgt voor een afname van verkeer op het onderliggende wegennet.

Zie de Nota van Antwoord Inpassingsplan, blz. 28.

Anders dan appellant suggereert staat er dan ook niet in de Toelichting op het Inpassingsplan dat het NRM te grof is voor de berekeningen ten behoeve van de bestreden besluiten. Toegelicht is juist dat ten behoeve van het Inpassingsplan en de Tracébesluiten met het NRM gerekend kon worden.

Zie de Toelichting op het Inpassingsplan, par. 6.1.1.

Het is juist dat, door de overstap van NRM/RVMK naar NRM (2013), de concrete cijfermatige uitkomsten van de lucht- en geluidsonderzoeken in het kader van de m.e.r. niet één op één vergelijkbaar zijn met de uitkomsten van de lucht- en geluidsonderzoeken die ten grondslag liggen aan het Inpassingsplan en de Tracébesluiten. Dat is ook niet nodig en doet aan de rechtmatigheid van het bestreden besluit niet af. Waar het om gaat is dat te allen tijde een representatief en actueel verkeersmodel is gehanteerd. Dat is zowel ten aanzien van het NRM/RVMK ten tijde van de m.e.r. als ten aanzien van het NRM (2013) ten tijde van de vaststelling van de bestreden besluiten het geval. Uw Afdeling heeft voor beide modellen overigens ook aanvaard dat de uitkomsten als representatief kunnen worden aanvaard.

Zie met betrekking tot het NRM bijvoorbeeld:

- AbRvS 3 december 2008, zaaknummer. 200703693/1 (TB Capaciteitsuitbreiding Coentunnel 2008), r.o. 2.8.5.
- AbRvS 6 juli 2011, zaaknummer 201009980/1/M2 (TB A4 Delft-

Schiedam), r.o. 2.20.1.

Zie met betrekking tot het RMVK bijvoorbeeld:

- AbRvS 8 februari 2012, zaaknummer 201008951/1/R4 (bp. "Hoofdverkeersstructuur kern Rijnsburg"), r.o. 2.7.3.

Overigens is bij de overstap van het NRM/RVMK naar het NRM (2013) onderzocht of de verkeerskundige conclusies uit de Nota Voorkeursalternatief nog steeds gelden bij toepassing van het NRM. Dat blijkt volledig het geval te zijn.

Zie de de Nota van Antwoord Inpassingsplan, blz. 27/28 (onder "Houdbaarheid keuze voorkeursalternatief (VKA) met NRM 2013").

- 44.33 Volgens appellant leidt het voorgestelde tracé van de nieuwe RijnlandRoute tot een dramatische feitelijke verstoring van de woonomgeving van de bewoners van de zuidrand van de Stevenshof. Met name de bewoners van het Charlotte Köhlerpad en van de Lotte Beesestraat worden volgens appellant - onevenredig - zwaar getroffen. Volgens appellant concludeert het bestuursorgaan echter dat op basis van het MER dat ten aanzien van geluidbelasting, luchtvervuiling, gevaarlijke stoffen en gezondheidsproblemen door verkeer sprake is van een neutraal effect of zelfs een verbetering. Dat komt volgens appellant door saldering binnen het studiegebied. Door niet de feitelijke toekomstige effecten te beschrijven ten opzichte van de referentiesituatie van de zuidrand van de Stevenshof zijn de daadwerkelijke en voor met name de genoemde twee straten onevenredige milieugevolgen voor dat 'onderdeel van het studiegebied' volgens appellant volledig onbelicht gebleven. Door de onevenredig nadelige gevolgen voor met name de bewoners van het Charlotte Köhlerpad en van de Lotte Beesestraat in de Leidse wijk Stevenshof is het door PS genomen besluit waarbij Zoeken naar Balans is gekozen als voorkeursalternatief volgens appellant voor die bewoners in strijd met artikel 3:4, tweede lid van de Algemene wet bestuursrecht, want zo onevenwichtig dat PS in redelijkheid niet tot hun besluit hadden kunnen komen om niet te kiezen voor een andere, minder belastende infrastructurele oplossing.

Reactie:

De stelling van appellant kan niet gevolgd worden. De m.e.r. bevatte wel degelijk voldoende informatie om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over de RijnlandRoute. De Commissie m.e.r. heeft dat bevestigd.

Zie het Toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. van 29 november 2012, blz. 2.

De Achtergrondrapporten Geluid, Luchtkwaliteit, Gezondheid en Externe Veiligheid bij het MER 2^e Fase geven veel meer informatie dan alleen een saldo voor het hele

studiegebied. Als voorbeeld geven verweerders de kaarten in de Achtergrondrapporten Geluid, Luchtkwaliteit en Gezondheid waarop langs het volledige tracé in contouren is aangegeven wat de geluidbelasting c.q. de luchtkwaliteit c.q. de GES-score voor gezondheid is. Op deze kaarten staan ook het Charlotte Köhlerpad en de Lotte Beesestraat. Voor externe veiligheid zijn dergelijke kaarten niet gegeven, maar ook voor externe veiligheid is in het achtergrondrapport onderbouwd dat langs het gehele tracé voldaan wordt aan de norm voor het Plaatsgebonden Risico en is per wegvak (en dus niet voor het studiegebied in één keer) op het Groepsrisico ingegaan. Het is onduidelijk welke informatie appellant mist.

Voorts is voor alle door appellant genoemde milieuaspecten bij de vaststelling van de bestreden besluiten getoetst aan de eisen uit de toepasselijke wet- en regelgeving. Daaruit volgt dat de bestreden besluiten ook ter plaatse van het Charlotte Köhlerpad en van de Lotte Beesestraat in overeenstemming met de geldende wet- en regelgeving zijn vastgesteld.

- 44.34 Appellant concludeert dat door een wijziging van de grenzen van het plan ten opzichte van het ontwerpbesluit nu ook een deel van de wijkontsluitingsweg Hadewychlaan ter hoogte van knooppunt Ommedijk binnen de plangrenzen is komen te liggen. Zo dicht dat een acceptabele inpassing van de nieuwe infrastructuur daar niet meer tot de mogelijkheden behoort en de bewoners van de Vera Bondamstraat en het Charlotte Köhlerpad nog meer hinder ondervinden dan ze nu al doen. Tevens is volgens hem door deze wijziging de adequate noodzakelijke ontsluiting van de wijk Stevenschhof via de Hadewychlaan niet gegarandeerd, zeker niet tijdens de uitvoering van het plan. Appellant stelt dat op basis van de verbeelding van het besluit er in het ontwerp nog steeds ruimte is om Knoop Ommedijk (en daarmee ook de wegas van de nieuwe verbinding) ca. 100 meter in zuidwestelijke richting te verplaatsen. Hiermee wordt beter recht gedaan aan het belangen van de bewoners van de wijk Stevenschhof. Volgens appellant worden daarmee geen andere zwaarwegende belangen geschaad. In alle redelijkheid en met het oog op de goede ruimtelijke ordening had het bestuursorgaan dan ook niet hoeven besluiten om de infrastructuur zo dicht op de wijk van appellant te projecteren.

Reactie:

Uitgangspunt van het alternatief Zoeken naar Balans is dat het Knooppunt Ommedijk zo ver mogelijk naar het noorden gesitueerd moet worden. Dat is nodig vanwege de dwangpunten waaraan het ontwerp moet voldoen. Bovendien is het nodig omdat alleen dan het ecoduct en ecopassage kan worden aangelegd als onderdeel van de ecologische verbindingzone (evz) die ter plaatse aanwezig is.

Het ecoduct en ecopassage zijn voorzien in artikel 10, lid 3, Tracébesluit A44 (tabel 10.1, onder "Barrièrewerking").

Daar komt nog bij dat verlegging in zuidelijke richting tot een grotere totale lengte van het tracé en daarmee tot hogere kosten leidt.

Zie:

- Nota van Antwoord Inpassingsplan, blz. 122
- Nota van Antwoord Tracébesluiten, blz. 140.

Verweerders hebben op goede gronden gekozen om het Knooppunt Ommedijk op de thans gekozen locatie in het Tracébesluit A44 mogelijk te maken. Voor de volledigheid wijzen verweerders er overigens nog op dat, om de rechtmatigheid van de keuze van de minister voor de in het Tracébesluit voorziene keuze aan te tasten, het onvoldoende is dat wordt gewezen op andere mogelijk aanvaardbare oplossingen, maar aannemelijk moet worden dat de keuze van de minister redelijke gronden ontbeert. Daarvan is al helemaal geen sprake.

Zie AbRvS 27 december 2012, nr. 201206455/1/R4 (Tracébesluit N33 Assen-Zuidbroek), r.o. 6.2.

De effecten op de woningen in de Stevenshof worden zoveel mogelijk gemitigeerd door de verdiepte ligging van de RijnlandRoute. Bij de vaststelling van de bestreden besluiten is getoetst aan de eisen uit de toepasselijke wet- en regelgeving voor alle relevante milieuaspecten. Daaruit blijkt dat de bestreden besluiten ook ten aanzien van de woningen in de Stevenshof in overeenstemming met de geldende wet- en regelgeving zijn vastgesteld.

De ontsluiting van de wijk Stevenshof via de Hadewychlaan is zonder meer gegarandeerd. In het ontwerp-Tracébesluit A44 lag deze weg buiten de plangrenzen. In het Tracébesluit A44 is een deel van de Hadewychlaan meegenomen binnen de plangrenzen. De Hadewychlaan valt onder het maatregelvlak "Verkeer". De ontsluitende functie van deze weg is hierdoor gegarandeerd.

- 44.35 Appellant stelt dat een belangrijke verbetering van de inpassing kan worden gerealiseerd door ter hoogte van de Lotte Beesestraat en directe omgeving daarvan het tracé dieper te leggen, al dan niet gecombineerd met gedeeltelijke overkluizing of horizontale geluidsschermen. Volgens appellant had het bestuursorgaan in deze niet uitsluitend kosten doorslaggevend mogen laten zijn. Nu er desondanks toch voor wordt gekozen deze weg in het besluit mogelijk te maken is het nalaten van adequate, maximale inpassingsmaatregelen juist op dit punt volgens appellant onaanvaardbaar.

Reactie:

Het Inpassingsplan stelt in artikel 14.1, onder a, van de regels alleen een minimale diepte van de verdiepte ligging. Daarmee is een diepere ligging, zoals appellant wenst,

niet uitgesloten. Hoe diep de tunnel exact wordt uitgevoerd betreft dus een uitvoeringskwestie, die volgens de rechtspraak van uw Afdeling niet in de planprocedure aan de orde is.

Zie AbRvS 18 april 2012, 201100213/1/R4 (uitwerkingsplan "Uitwerkingsplan Bedrijventerrein Emerald 2010"), r.o. 2.7.4.

Dat gezegd hebbende geldt dat een verdere verlaging van de verdiepte ligging dan thans voorzien financieel niet haalbaar is. Dat is wel degelijk een belang dat moet worden meegewogen.

Zie de Nota van Antwoord Inpassingsplan, blz. 25.

Een verdere verlaging is evenmin noodzakelijk om aan de geldende (milieu)wetgeving te voldoen. Een gedeeltelijke overkluizing of horizontale geluidschermen evenmin. Al met al zijn de betrokken belangen zorgvuldig afgewogen en is op goede gronden gekozen voor het wegontwerp dat in het bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt.

- 44.36 Appellant stelt dat in ieder geval t.a.v. geluid op dit punt de voorkeursgrenswaarde voor enige woningen wordt overschreden, dat hoe dan ook de geluidsbelasting en luchtvervuiling significant toenemen, en dat er juist door combinatie van deze toenames op korte afstand van woningen ernstige gevolgen voor de gezondheid van de bewoners kunnen zijn.

Reactie:

Ten aanzien van geluid geldt dat in de wijk Stevenshof in het kader van de Wet geluidhinder (Inpassingsplan) geen sprake is van overschrijding van de maximaal toegestane ontheffingswaarden. In het kader van de Wet milieubeheer (Tracébesluit A44) worden evenmin maximale ontheffingswaarden overschreden.

Zie de Nota van Antwoord Tracébesluiten, blz. 76.

Ten aanzien van de gevolgen van het Inpassingsplan voor de luchtkwaliteit geldt dat de RijnlandRoute is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ingevolge artikel 5.16, lid 3, Wm vindt daarom geen afzonderlijke toets plaats aan de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden. Het NSL zorgt ervoor dat overal in Nederland aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan, ook ter plaatse van de woningen van appellanten.

Zie 6e NSL Melding 2014, projectnummers 2002, 2003, 2004, 2004a en 2004b.

Na het doen van de NSL melding, is evenwel besloten om de boortunnel te verlengen. Om die reden is specifiek bij de tunnelmonden aanvullend onderzoek uitgevoerd.

Zie de Achtergrondnotitie luchtkwaliteit d.d. 9 september 2014 (bijlage 6 bij de Toelichting op het Inpassingsplan).

Op basis van dat nadere onderzoek is vastgesteld dat ook na het verlengen van de boortunnel geen relevante overschrijdingen optreden van grenswaarden voor luchtkwaliteit en dat de RijnlandRoute in zijn aangepaste vorm nog steeds past binnen het NSL. Ter hoogte van de tunnelmonden is wel sprake van een concentratie NO₂ die boven de grenswaarde van 40 µg/m³ ligt, maar hier is geen sprake van een wettelijk toetspunt. Er is namelijk geen sprake van functies waar mensen langdurig verblijven. De mogelijke korte blootstelling is niet significant in relatie tot de middelingstijd van 1 jaar die geldt voor de jaargemiddelde concentratie NO₂. Uit het blootstellingscriterium van artikel 22, lid 1, onder a, jo artikel 65 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 volgt dat er daarom geen toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt.

Ingevolge vaste jurisprudentie geldt dat indien wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit, daarmee ook het belang van de volksgezondheid is geborgd.

Zie: AbRvS 10 juli 2013, 201209433/1 en AbRvS 13 maart 2013, 201208110/1/R3, r.o. 28.3.

- 44.37 Appellant stelt dat hij heeft aangetoond dat het wél degelijk mogelijk is om de boortunnel zodanig te verlengen dat deze én veel dichterbij de A44 bovenkomt én veel verder van de woningen. Ook deze variant is niet nader onderzocht.

Reactie:

Vanuit diverse burgerinitiatieven zijn alternatieven aangedragen waarin een boortunnel werd voorgesteld met een tunnelmond vlakbij de A44. Hoewel vanuit het oogpunt van milieueffecten een verdere verlenging niet noodzakelijk is, zijn ze toch door verweerders onderzocht. Uiteindelijk zijn ze om uiteenlopende redenen afgevalen.

Op grond van de Richtlijn 'Wegontwerp in tunnels: Convergentie- en divergentiepunten in en nabij tunnels', versie 1.1 van 31 juli 2008, gelden minimale afstanden voor splitsingen en in- en uitvoegstroken nabij tunnels. Deze minimale afstanden zijn samengesteld uit de combinatie van turbulentieafstand van de convergentie- en divergentiepunten en de afstand waarbinnen de weggebruikers gefixeerd zijn op de tunneluitgang of -ingang of de afstand die weggebruikers nodig hebben om te wennen aan de overgang van licht naar donker (en vice versa). Na de tunnelmond volgt in westelijke richting eerst een splitsing tussen verkeer richting A44 Den Haag en A44 Amsterdam en vervolgens volgt een uitvoegstrook voor verkeer richting de A44

Amsterdam en Leiden-Zuid. Deze twee divergentiepunten delen hetzelfde puntstuk. Dit puntstuk is maatgevend voor de afstand tot de tunnelmond en dient volgens de richtlijn een minimale afstand van 750 meter te hebben. Wordt de tunnel langer dan komt het puntstuk in de tunnel te liggen.

In het rapport 'Wegontwerp in tunnels – convergentie- en divergentiepunten in en nabij tunnels' van Rijkswaterstaat d.d. 31 juli 2008 is aangegeven dat dit, bij uitzondering, alleen te overwegen is wanneer het door geografische omstandigheden niet mogelijk is een convergentiepunt of divergentiepunt buiten de tunnel aan te leggen. Vanuit het oogpunt verkeersveiligheid is dit een zeer onwenselijke situatie. Ook is het noodzakelijk om bij de ligging van een dergelijk punt in de tunnel diverse risicoverlagende maatregelen te treffen.

De kosten voor een verlenging van de boortunnel tot aan de A44 én de maatregelen die getroffen moeten worden in het kader van de verkeersveiligheid zijn hoog en daarom financieel niet haalbaar.

De milieueffecten van een verlenging van de tunnel tot aan de A44 zijn positief voor wat betreft de ligging in de Papewegsepolder en dus voor de bewoners aan de zuidkant van de Stevenshof. De milieueffecten verergeren echter langs de A44 en hebben dus gevolgen voor de bewoners aan de westkant van de Stevenshof.

Verweerders benadrukken nogmaals dat het vanuit milieuoptiek niet nodig is om de tunnel verder door te trekken. Daar komt bij dat wel degelijk tegemoet wordt gekomen aan de belangen van omwonenden door tussen knooppunt Maaldrift en de tunnel bij Voorschoten de weg verdiept aan te leggen. Daarmee wordt de RijnlandRoute in het landschap ingepast en blijven zichtlijnen behouden. De manier waarop de RijnlandRoute landschappelijk wordt ingepast (behalve het hekwerk op de tunnelrand, dat ontbreekt nog) en de impact op de omgeving, is goed te zien op de visualisatie die te zien is via:

http://www.RijnlandRouteinbeeld.nl/#Stevenshof_maaiveld/Toekomstige_situatie/ Via de visualisatie is het zicht in beeld gebracht vanaf het Tine Tammespad, hetgeen dichterbij het tracé is gelegen dan de woning van appellant aan de Maria Rutgersweg.

Provinciale Staten hebben, kortom, in alle redelijkheid kunnen besluiten de tunnel niet richting A44 door te trekken.

- 44.38 Appellant heeft een alternatief ontwerp voorgesteld voor knooppunt Ommedijk; "Maaldrift optimaal". In de beantwoording van de zienswijze geeft het bestuursorgaan slechts aan dat het voorstel is beoordeeld en niet geschikt is bevonden door Rijkswaterstaat. Daarmee verzuimt het bestuursorgaan om in zijn beantwoording van

de zienswijze (alsnog) te motiveren waarom het aangedragen alternatief niet voldoet. Het bestuursorgaan schaaft door deze onzorgvuldigheid appellants in zijn belang en schendt het motiveringsbeginsel.

Reactie:

Het voorstel Maaldrift Optimaal is beoordeeld en niet geschikt bevonden. Daarom is het niet overgenomen.

Zie de Nota van antwoord Tracébesluiten, blz. 86.

Rijkswaterstaat heeft aangegeven niet te kunnen instemmen met het ontwerp Maaldrift Optimaal, omdat het ontwerp zeer risicovol is ten aanzien van de verkeersveiligheid en doordat de vormgeving ongebruikelijk is en naar verwachting de weggebruiker in verwarring zal brengen. Daarbij brengt Maaldrift Optimaal aanzienlijk hogere uitvoeringskosten met zich.

Bovendien is een aangepaste uitvoering van het Knooppunt Maaldrift ten opzichte van de uitvoering die thans in het Tracébesluit is vastgelegd niet nodig. Met de gekozen uitvoering zijn alle betrokken belangen voldoende geborgd en wordt voldaan aan alle wettelijke vereisten. Verweerders wijzen erop dat, om de rechtmatigheid van de keuze van de minister voor de in het Tracébesluit voorziene keuze aan te tasten, het onvoldoende is dat wordt gewezen op andere mogelijk aanvaardbare oplossingen, maar aannemelijk moet worden dat de keuze van de minister redelijke gronden ontbeert. Daarvan is al helemaal geen sprake.

Zie AbRvS 27 december 2012, nr. 201206455/1/R4 (Tracébesluit N33 Assen-Zuidbroek), r.o. 6.2.

- 44.39 Appellant stelt dat de gehanteerde ontwerprichtlijnen niet vereisen dat knooppunt Ommedijk wordt vormgegeven als trompetoplossing, omdat het knooppunt een aansluiting tussen een provinciale weg en een snelweg betreft, en niet een aansluiting tussen twee autosnelwegen, waarvoor dit inderdaad de voorkeursoplossing is. Het bestuursorgaan heeft dus de vrijheid om een van de ontwerprichtlijnen afwijkend ontwerp te kiezen.

Reactie:

Knooppunt Ommedijk is ontworpen als compactere trompetaansluiting. De compactere trompetaansluiting is een van de optimalisaties ten opzichte van het MER 2^e Fase. Hierdoor wordt het ruimtebeslag beperkt.

Zie de Nota van Toelichting Tracébesluiten, blz. 10.

De compactere trompetaansluiting is een verkeersveilig ontwerp.

- 44.40 Appellant stelt dat drie van de vier verbindingsbogen in het besluit afwijken van de ontwerprichtlijnen doordat deze bogen krapper zijn aangelegd dan eigenlijk zou moeten. Hierdoor worden in deze bogen lagere snelheden toegepast dan vanuit een logisch wegontwerp gewenst zou zijn.

Reactie:

Bij de inpassing van het knooppunt Ommedijk spelen omgevingswaarden een belangrijke rol. Fysieke dwangpunten betreffen onder meer de woonwijk Stevenshof en de passage van de Veenwatering. Daarnaast is er sprake van een bijzondere opgave om het open en karakteristieke landschap te sparen middels een verdiepte aanleg van dit knooppunt. Binnen deze ruimtelijke kaders en binnen de ontwerprichtlijnen is gezocht naar oplossingen met voldoende ruime boogstralen. Op een aantal plekken leiden de ruimtelijke beperkingen echter tot concessies. In het knooppunt Ommedijk is daarom sprake van krappere boogstralen dan gewenst als gevolg waarvan aangepaste snelheden gelden. In het knooppunt Ommedijk krijgen alle verbindingswegen een ontwerpsnelheid en een maximaal toegestane snelheid van 70 km/u behalve de twee verbindingswegen van/naar de westelijke rijbaan van de A44. In deze verbindingswegen is de ontwerpsnelheid en de maximaal toegestane snelheid 50 km/u. Tevens worden de verbindingswegen van de N434 naar de A44 richting Den Haag en van de A44 vanuit Amsterdam naar de N434 voorzien van bochtschilden. Hiermee is gegarandeerd dat het ontwerp verkeersveilig is.

Zie de Toelichting op het Tracébesluit A44, blz. 33/34.

- 44.41 Appellant stelt dat er, gezien de lage verkeersintensiteiten, geen noodzaak is om de relatie RijnlandRoute-Wassenaar v.v. in afzonderlijke vrij liggende verbindingsbogen vorm te geven. Daarbij komt dat het knooppunt is gelegen in een gebied (de Papenwegse polder) waar behoud en versterking van het cultuurhistorische landschap voorop dienen te staan. Het ruimtebeslag van een volledig knooppunt past niet in deze doelstelling, zeker niet als het verkeerskundige nut daarvan beperkt is.

Reactie:

Het achterwege laten van de relatie "N434 – A44 Wassenaar v.v." zou de gebruikswaarde van de nieuwe verbinding tussen de A44 en de A4 (de N434) aanzienlijk doen afnemen. De doelstelling om het netwerk in de regio robuuster te maken zou daarmee niet gehaald worden.

Om het waardevolle landschap te behouden is ervoor gekozen om het Knooppunt Ommedijk verdiept aan te leggen; de verbinding met de RijnlandRoute (N434) kruist de A44 onderlangs in een verdiepte ligging.

- 44.42 Appellant stelt dat het voorstel 'Maaldrift Optimaal met turbokluisfrotonde' meer recht doet aan de 'goede ruimtelijke ordening' en de daarbij horende evenwichtige belangenafweging dan het ontwerp dat in het bestreden besluit is vastgelegd. Het bestuursorgaan had op basis van de aangedragen argumenten niet in redelijkheid kunnen kiezen voor een ontwerp dat niet voorziet in een adequate aansluiting van de Stevenshof op de A44 richting Wassenaar, dat een onevenredig ruimtebeslag kent en dat daardoor meer overlast veroorzaakt voor het leefmilieu van de bewoners van de Stevenshof dan noodzakelijk.

Reactie:

Hierboven onder 44.38 is toegelicht dat er op goede gronden voor is gekozen om het voorstel Maaldrift Optimaal niet in het Tracébesluit A44 op te nemen.

Ten aanzien van de aansluiting van de Stevenshof (Leiden-Zuid) op de A44 richting Wassenaar geldt het volgende.

De aansluiting Leiden-Zuid is in de huidige situatie al een halve aansluiting en geen volledige aansluiting. Dat betekent dat in de bestaande situatie niet vanuit Leiden-Zuid de A44 richting Amsterdam op kan worden gegaan terwijl vanuit de A44 Amsterdam geen mogelijkheid bestaat om er bij Leiden-Zuid vanaf te gaan. Dat verandert niet door de RijnlandRoute. Met de aanleg van de RijnlandRoute blijft sprake van een halve aansluiting. Het verschil is dat nu de zwaarste verkeersstroom wordt gefaciliteerd. Dat is van Leiden-Zuid naar de RijnlandRoute en vice versa.

Om een volledige aansluiting mogelijk te maken zou op beide rijbanen een dubbel weefvak gerealiseerd moeten worden.

In noordelijke richting zou het weefvak de volgende bewegingen faciliteren:

- RijnlandRoute -> A44 richting Amsterdam
- RijnlandRoute -> Leiden-Zuid
- A44 -> Leiden-Zuid

In zuidelijke richting zou het gaan om de volgende bewegingen:

- A44 richting Den Haag -> RijnlandRoute
- Leiden-Zuid -> RijnlandRoute
- Leiden-Zuid -> A44 richting Den Haag

Daarvoor is minimaal een dubbel weefvak benodigd gecombineerd met een invoeger/uitvoeger. Dit zou dan moeten worden vormgegeven als een asymmetrisch weefvak. Een dergelijke oplossing is niet verkeersveilig omdat er over één weefvak drie verschillende richtingen worden uitgewisseld. Daarnaast is er tussen het nieuwe knooppunt Maaldrift / Ommedijk en de aansluiting Leiden niet genoeg lengte/afstand om te kunnen voldoen aan de lengte-eisen die worden gesteld aan een dubbel of asymmetrisch weefvak.

Door verschillende partijen zijn diverse alternatieve oplossingen aangedragen om ter hoogte van Leiden-Zuid een volledige aansluiting met de A44 te realiseren. Deze zijn keer op keer beoordeeld op hun merites maar afgefallen op gronden van verkeersveiligheid of beleid (veel van deze oplossingen vragen om snelheidsverlagingen die conflicteren met het snelheidsbeleid van de Minister). Vanwege het feit dat de bestaande route naar de Stevenshof via de afslag A44 Leiden-West (op circa 800 meter van de afslag Leiden-Zuid) blijft bestaan, de bestaande westelijke parallelweg blijft bestaan en de RijnlandRoute nu juist voorziet in een snelle verbinding naar de A4, meent verweerder dat de bereikbaarheid van de wijk Stevenshof van en naar Den Haag ook na realisering van de RijnlandRoute voldoende verzekerd is.

- 44.43 Appellant stelt dat Provinciale Staten plompverloren menen te kunnen 'concluderen' in het Mitigatie- en Compensatieplan dat op basis van voldoende 'animo tot deelname' kan worden 'aangenomen' dat de weidevogelcompensatie gerealiseerd 'kan' worden met inzet van agrarisch natuurbeheer en dat als terugvaloptie het mogelijk is om de fysieke compensatie via aankoop, inrichting en beheer verder uit te werken. Ook in par. 3.13 van de Nota van Antwoord bij het Inpassingsplan komen Provinciale Staten niet verder dan te 'antwoorden' dat 'een mogelijkheid' voor de weidevogelcompensatie agrarisch natuurbeheer is. Dat besluit van Provinciale Staten is in strijd met de eigen provinciale Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland (2013) en met de provinciale Verordening Ruimte 2014 en ontbeert enige motivering en vertrouwen in en (rechts)zekerheid over de toekomstige realisatie van de compensatie.

Reactie:

Door de aanleg van de RijnlandRoute in de Papenwegse polder gaat weidevogelareaal verloren. Door de provincie is deze polder aangemerkt als belangrijk weidevogelgebied. Omdat de ingreep leidt tot verlies van in de Verordening Ruimte als belangrijk aangemerkte weidevogelleefgebied moet niet alleen het areaal verlies, maar ook de verstoring worden gemitigeerd en gecompenseerd. De verdiepte ligging, de geluidwerende voorzieningen en aangepaste verlichting hebben een mitigerend effect vanwege de beperking van de verstoring. Voor de resteffecten is berekend dat er door de aanleg circa 3 hectare verdwijnt en dat vanwege verstoring, berekend op basis van

extra geluidverstoring (plansituatie ten opzichte van de huidige situatie) sprake is van een opgave van circa 16 hectare compensatie. Tenslotte is er door verlies en herinrichting van geschikt areaal in de Stevenshofjespolder circa 3 hectare compensatie benodigd. De totale opgave bedraagt derhalve circa 22 hectare. Voor alle opgaven worden compensatiemogelijkheden zoveel mogelijk uitgewerkt in de directe omgeving buiten de door de ingreep verstoorde zone.

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

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

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

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

Zie het Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute (bijlage 9 bij de Toelichting op het Inpassingsplan), blz. 31.

Om de uitvoerbaarheid van de compensatieopgave te vergroten zijn twee sporen verkend.

Spoor 1 bestaat uit het realiseren van de compensatieopgave door middel van particulier natuurbeheer c.q. agrarisch natuurbeheer op gronden die nu nog bij agrariërs in eigendom zijn. De inzet van agrarisch natuurbeheer is voor de vaststelling van het Inpassingsplan onderzocht. Daartoe is met vertegenwoordiging van agrarische natuurverenigingen een overzicht gemaakt van 'kansrijke polders'. 'Kansrijk' betekent in dezen dat de polder voldoet aan de uitgangspunten voor compensatie en dat de agrarische natuurverenigingen hebben laten weten dat er vermoedelijk animo zal zijn voor invulling van de compensatieopgave. De polders die door het bevoegd gezag als kansrijk zijn aangemerkt zijn: Papenwegse Polder (gedeeltelijk), Westeindsepolder, Grote Drooggemaakte polder, Zwet- en Groote Blankaardpolder, Polder Groenendijk, Oostbroekpolder, Duivenvoordse Veenzijdse polder, Polder Elsbroek en Polder Hoogeweg/Elsgeest. Deze polders zijn (vrijwel) allemaal in de nabijheid van het tracé van de RijnlandRoute.

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

geregistreerd. Voor het realiseren van beheer is een verkennend gesprek gevoerd met een terrein beherende instantie.

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

- 44.44 Appellant stelt dat financiële compensatie slechts expliciet van toepassing is op de binnen specifieke onderdelen van de EHS gelegen gebieden/wateren, en dus niet van toepassing is in dit geval omdat de weidevogelgebieden buiten de EHS zijn gelegen. Bovendien voldoen alleen aankoop, inrichting en beheer aan de eveneens vereiste actieve behartiging door en resultaatsverplichting van de provincie omwille van een optimaal resultaat. Daar komt nog bij dat de gronden reeds bij de overheid in eigendom zijn en dus binnen afzienbare tijd beschikbaar zijn en ingericht en beheerd kunnen worden door een terrein beherende instantie en in de provinciale kostenraming - volgens Provinciale Staten - voldoende budget is gereserveerd voor aankoop, beheer en inrichting van het benodigde compensatie-areaal.

Reactie:

De stelling van appellant kan niet gevolgd worden. Van financiële compensatie is geen sprake. Dit is hierboven bij 44.43 toegelicht.

- 44.45 Appellant stelt dat in de Toelichting bij het PIP maar ook in het Mitigatie- en Compensatieplan ten aanzien van de keuze voor agrarisch natuurbeheer slechts in zeer algemene bewoordingen – onder meer in de vorm van verwijzingen naar gesprekken en mogelijke afspraken – ingegaan wordt op hoe het verlies aan waarden zal worden gecompenseerd. Dergelijke onduidelijkheden over hoe dat precies en naar behoren en met zekerheid zal geschieden zijn volstrekt onvoldoende om het volgens de Beleidsregel vereiste zekere zicht op compensatie te bieden.

Reactie:

Hierboven onder 44.43 is toegelicht hoe de weidevogelcompensatie plaatsvindt. Er is wel degelijk voldoende zekerheid. Zoals gezegd was er ten tijde van het vaststellen van het Inpassingsplan voldoende animo bij leden van de vier omringende agrarische natuurverenigingen om deel te nemen (spoor 1). Bovendien waren er voldoende polders beschikbaar en zijn deze voldoende van omvang om aan te nemen dat de weidevogelcompensatie gerealiseerd kan worden met inzet van agrarisch

natuurbeheer. De komende maanden gaat de provincie de overeenkomsten afsluiten met de eigenaren die geïnteresseerd zijn en in aanmerking komen. In 2016 wordt het beheer gestart.

- 44.46 Appellant stelt dat fysieke compensatie in de vorm van reservaatvorming een veel robuuster, duurzamer en beter beheerbaar resultaat biedt dan agrarisch natuurbeheer, dat per definitie ondergeschikt is aan het belang van de agrarische bedrijfsvoering ter plaatse. Ook wordt de effectiviteit van agrarisch natuurbeheer reeds jaren maar ook voor de toekomst betwijfeld. De bescherming van de nieuwe natuur kent nog onvoldoende gegarandeerde daadwerkelijke uitvoering, veldcontrole, toezicht en handhaving, hetgeen de bij agrarisch natuurbeheer per definitie afwezige actieve provinciale behartiging des te nadeliger maakt.

Reactie:

De stelling van appellant kan niet gevolgd worden. Particulier natuurbeheer c.q. agrarisch natuurbeheer geeft voldoende garantie dat het verlies aan belangrijk weidvogelgebied wordt gecompenseerd. Deze methode van compensatie wordt veelvuldig toegepast en is volledig in overeenstemming met de vereisten van de Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Provincie Zuid-Holland (2013).

- 44.47 Volgens appellant kan worden gesteld dat reservaatvorming door aankoop, inrichting en beheer veel beter tegemoet komt aan die gewenste garanties en aan de in artikel 7 van de Beleidsregel voorgeschreven zekerstelling van de uitvoering van de compensatie dan agrarisch natuurbeheer met zijn – i.c. - boterzachte 'garanties' in de vorm van 'gesprekken voeren en animo peilen'. Op grond van het bovenstaande heeft het bestuursorgaan in redelijkheid niet kunnen besluiten dat de weidevogelcompensatie gerealiseerd zal worden met inzet van agrarisch natuurbeheer. Dat besluit is in strijd met de provinciale Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland (2013), de Verordening Ruimte 2014, het vertrouwensbeginsel en het motiveringsbeginsel.

Reactie:

Van strijd met de Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Provincie Zuid-Holland (2013) dan wel de Verordening Ruimte 2014, het vertrouwensbeginsel of het motiveringsbeginsel, is geen sprake. Zoals hierboven bij 44.45 is toegelicht is er wel degelijk voldoende zekerheid dat de weidevogelcompensatie plaatsvindt.

Beroepsgronden die zijn gericht tegen het Inpassingsplan

44.48 Appellant stelt dat inmiddels meermalen wetenschappelijk is geconstateerd dat de modellen die gebruikt worden de effecten t.a.v. geluid en luchtkwaliteit structureel onderschatten in vergelijking tot metingen van de actuele situatie. Appellant constateert dat de RijnlandRoute ter hoogte van de Stevenshof op een aantal plaatsen zeer dicht op bestaande bebouwing is geprojecteerd (minder dan 100 meter afstand), en dat daardoor de aanwijzing van het RIVM (in de monitoringsrapportage van het NSL van eind 2013) van toepassing kan zijn. Het bestuursorgaan maakt niet duidelijk hoe hiermee rekening gehouden dan wel hiervoor gecorrigeerd is in de gehanteerde modelberekeningen, noch toont het bestuursorgaan aan dat de effecten na correctie nog steeds binnen wettelijke grenswaarden blijven. Hiermee motiveert het bestuursorgaan onvoldoende dat het welzijn van de bewoners van de Stevenshof voldoende gewaarborgd is.

Reactie:

Ten aanzien van de gevolgen van het Inpassingsplan voor de luchtkwaliteit wordt vooropgesteld dat de RijnlandRoute is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ingevolge artikel 5.16, lid 3, Wm vindt daarom geen afzonderlijke toets plaats aan de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden. Het NSL zorgt ervoor dat overal in Nederland aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan, ook ter plaatse van de woningen van appellanten.

Zie 6^e NSL Melding 2014, projectnummers 2002, 2003, 2004, 2004a en 2004b.

Na het doen van de NSL melding, is evenwel besloten om de boortunnel te verlengen. Om die reden is specifiek bij de tunnelmonden aanvullend onderzoek uitgevoerd.

Zie de Achtergrondnotitie luchtkwaliteit d.d. 9 september 2014 (bijlage 6 bij de toelichting op het Inpassingsplan).

Op basis van dat nadere onderzoek is vastgesteld dat ook na het verlengen van de boortunnel geen relevante overschrijdingen optreden van grenswaarden voor luchtkwaliteit en dat de RijnlandRoute in zijn aangepaste vorm nog steeds past binnen het NSL. Ter hoogte van de tunnelmonden is wel sprake van een concentratie NO₂ die boven de grenswaarde van 40 µg/m³ ligt, maar hier is geen sprake van een wettelijk toetspunt. Er is namelijk geen sprake van functies waar mensen langdurig verblijven. De mogelijke korte blootstelling is niet significant in relatie tot de middelingstijd van 1 jaar die geldt voor de jaargemiddelde concentratie NO₂. Uit het blootstellingscriterium van artikel 22, lid 1, onder a, jo artikel 65 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 volgt dat er daarom geen toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt.

Ingevolge vaste jurisprudentie geldt dat indien wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit, daarmee ook het belang van de volksgezondheid is geborgd.

Zie: AbRvS 10 juli 2013, 201209433/1 en AbRvS 13 maart 2013, 201208110/1/R3, r.o. 28.3.

Voor de volledigheid merkt verweerder nog op dat op grond van artikel 5.14 van de Wm een jaarlijkse monitoring plaatsvindt van de luchtkwaliteit. Aan de hand van deze monitoring van het NSL zal steeds bezien worden of aanpassing van het maatregelenpakket in het NSL is vereist. Indien nodig worden in het NSL aanvullende compenserende maatregelen opgenomen. De systematiek van het NSL met de jaarlijkse monitoring en eventuele bijstelling van de projecten dan wel de maatregelen wordt door uw Afdeling geaccepteerd.

Zie: AbRvS 6 juli 2011, nr. 201009980/1/M2 (Tracébesluit A4 Delft-Schiedam), r.o. 2.42.2 en AbRvS 25 januari 2012, nr. 201104503/1/R4 (Tracébesluit A27 Lunetten-Rijnsweerd), r.o. 2.8.6 en 2.8.7.

- 44.49 Appellant stelt dat de Stevenshof daarnaast te maken krijgt met de gecumuleerde uitstooteffecten van een tunnel van enkele kilometers lengte, waarvan de tunnelmond nabij woningen is gelegen. Voor berekening van effecten op luchtkwaliteit is gebruik gemaakt van een algemene methode. Deze houdt geen rekening met specifieke omstandigheden t.a.v. luchtkwaliteit bij tunnelmonden. Appellant stelt dat het bestuursorgaan met een specifiek op tunnelmonden gerichte methode dient aan te tonen dat normen niet zullen worden overschreden. Nu dit is nagelaten motiveert het bestuursorgaan onvoldoende dat het welzijn van de bewoners van de Stevenshof voldoende gewaarborgd is.

Reactie:

De stelling van appellant kan niet gevolgd worden. Hierboven onder 44.48 is reeds aangegeven dat expliciet onderzoek is gedaan naar de effecten van de (verlengde) boortunnel. Uit de genoemde Achtergrondnotitie luchtkwaliteit volgt dat ook als gevolg van de tunnelmonden geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarden op de wettelijke toetspunten en dat de RijnlandRoute met de tunnel die in het Inpassingsplan is mogelijk gemaakt past binnen het NSL.

Nu het Inpassingsplan is gebaseerd op de "NSL-grondslag", volgt uit artikel 5.16, lid 3, van de Wm dat geen afzonderlijke toets plaatsvindt aan de grenswaarden zoals opgenomen in bijlage 2 van de Wm. Gelet daarop kan de omstandigheid dat de realisering van het project gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, niet aan vaststelling van het plan in de weg staan.

Zie in dit verband AbRvS 23 februari 2011, nr. 201001393/1/R1 (bestemmingsplan "Stadsbrug en Energieweg tussen Neerbosscheweg en Industrieplein"), r.o. 2.6.4 en AbRvS 15 juni 2011, nr. 201000408/1/R1 (bestemmingsplan "Bospoort"), r.o. 2.8.3.

- 44.50 Appellant stelt dat het bestuursorgaan met het eigen beleid als uitgangspunt in de eerste plaats had moeten voorkomen dat het gebied werd aangetast, en dat het eigen beleid - zeker voor gebieden met beschermingscategorie 1 - onverkort had moeten worden uitgevoerd. Het slechts nemen van inpassende, mitigerende en compenserende maatregelen moet onvoldoende worden geacht voor gebieden die "zo bijzonder, waardevol en kwetsbaar zijn, dat de instandhouding en mogelijke verdere ontwikkeling van de waarden die ze vertegenwoordigen voorrang heeft boven alle ander ontwikkelingen" en waarvoor ruimtelijke ontwikkelingen alleen mogelijk zijn "voor zover ze bijdragen aan deze kwaliteit.". De aanleg van de RijnlandRoute is niet te verenigen met de provinciale doelstelling tot het in stand houden en verder ontwikkelen van deze bijzondere, waardevolle en kwetsbare waarden en die eveneens niet bijdraagt aan de kwaliteit van het gebied. Appellant stelt dat hierom, en in combinatie met de eerder in het beroepschrift aangevoerde gronden met betrekking tot de nut en noodzaak van de RijnlandRoute, het bestuursorgaan niet in redelijkheid kan besluiten om gebieden die beschermingscategorie 1 en 2 zijn aangeduid aan te tasten of te vernietigen ten behoeve van de aanleg van de nieuwe verbinding A44-A4. Het besluit dit wel te doen tast niet alleen het grote belang van behoud van deze gebieden aan, maar eveneens het belang van appellant om een gebied grenzend aan en verweven met de wijk en dat bijdraagt aan het welzijn van de bewoners te behouden.

Reactie:

Appellant verwijst naar het provinciaal beleid dat is vastgelegd in de Visie Ruimte en Mobiliteit. In de Visie Ruimte en Mobiliteit is het gebied dat grenst aan de Stevenshof aangewezen als een gebied met beschermingscategorie 1 (cultuurhistorisch kroonjuweel) en met beschermingscategorie 2 (gebieden met een specifieke waarde). Tegelijkertijd voorziet de Visie Ruimte en Mobiliteit uitdrukkelijk in de aanleg van de RijnlandRoute. Op de bij deze structuurvisie behorende kaart "Laag van de stedelijke occupatie" is het tracé ingetekend door het groene gebied dat grenst aan de Stevenshof.

Een uitsnede van deze kaart is opgenomen als **Bijlage 10** bij dit verweerschrift.

In dit gebied wordt de verbinding tussen de A4 en de A44 deels in een boortunnel en deels verdiept gerealiseerd. De kwaliteiten van het polderlandschap in dit gebied (openheid, agrarisch karakter en natuurwaarden) worden hierdoor zoveel mogelijk gerespecteerd.

Zie 'Inpassingsvisie en Landschapsplan RijnlandRoute' (bijlage 9 bij het Tracébesluit A44), blz. 113-118.

Daarbij is nog van belang dat de agrarische bestemming van de omringende polder niet wordt gewijzigd door de komst van de RijnlandRoute. Anders dan appellant stelt is van strijd met het provinciaal beleid geen sprake.

- 44.51 Appellant is het niet eens met de wijze waarop provinciale staten zijn ingegaan op de zienswijze van appellant ten aanzien van de opleveringstoets. Zo verwijzen Provinciale Staten in de Nota van Antwoord naar par. 3.18, die echter de Aanbestedings- en uitvoeringsfase ofwel de zogenoemde Realisatiefase van het PIP betreft. Dus betreffen de daar genoemde 'opleveringstoetsen' de aannemerswerkzaamheden in die fase, welke uiteraard van een geheel andere orde zijn dan de door appellant verzochte toets ten aanzien van diverse milieueffecten een jaar na ingebruikname van het provinciale deel van de RijnlandRoute.

Reactie:

In artikel 14 van het Tracébesluit A4 RijnlandRoute en in artikel 15 van het Tracébesluit A44 RijnlandRoute is, met inachtneming van artikel 23 van de Tracéwet, opgenomen dat de Minister van Infrastructuur en Milieu in het kader van de opleveringstoets de gevolgen van de ingebruikname van de gewijzigde weg zal onderzoeken op de milieuaspecten natuur en geluid. Een dergelijke verplichting is niet opgenomen in de Wro en is daarmee ook niet vastgelegd in het Inpassingsplan voor de RijnlandRoute.

In onderdeel 3.18 van de Nota van Antwoord Inpassingsplan (blz. 37) is aangegeven dat één of meerdere opleveringstoetsen vanzelfsprekend deel uitmaken van de realisatiefase van de RijnlandRoute. Daarbij zal worden afgestemd en aangesloten bij de toets van de Tracébesluiten en het Provinciale monitoringsprogramma.

- 44.52 Appellant stelt dat het Inpassingsplan ten onrechte niet voorziet in het uitvoeren van een opleveringstoets. Appellant stelt dat uit verschillende beleidsdocumenten ook blijkt dat de provincie zich heeft gecommitteerd aan de Elverding-aanpak (waar de opleveringstoets deel van uit maakt), onder andere in de Koersnotitie Visie Ruimte en Mobiliteit d.d. 11 september 2013. Appellant geeft daarbij aan dat ook Provinciale Staten zelf erkennen dat sprake is van één zeer nauw onderling samenhangend rijks- en provinciaal infrastructureel project waarbij beide rijksTracébesluiten wel in een opleveringstoets voorzien maar het provinciale besluit niet.

Reactie:

Hierboven bij 44.51 is reeds aangegeven dat er geen wettelijke verplichting bestaat om ten aanzien van het Inpassingsplan een opleveringstoets uit te voeren. Een dergelijke verplichting vloeit evenmin voort uit de Koersnotitie Visie Ruimte en Mobiliteit of ander provinciaal beleid. Reeds hierom kan de beroepsgrond van appellant niet slagen.

Dat gezegd hebbende is eveneens bij 44.51 aangegeven dat ten aanzien van de RijnlandRoute één of meerdere opleveringstoetsen deel uitmaken van de realisatiefase van de RijnlandRoute en dat daarbij zal worden afgestemd en aangesloten bij de toets van de Tracébesluiten en het Provinciale monitoringsprogramma.

Beroepsgronden die zijn gericht tegen het Tracébesluit A44

- 44.53 Appellant stelt dat als gevolg van de aanleg van de RijnlandRoute uitsluitend de westelijke parallelweg (Ommedijkseweg) behouden blijft als mogelijkheid om vanuit de Stevenshof in Wassenaar te komen. Deze mogelijkheid is echter niet dusdanig vormgegeven dat deze een volwaardige vervanging kan bieden met dezelfde kwaliteit van verkeersafwikkeling. Met name de verkeerskundige situatie ter hoogte van de kruising Rozenweg/N44 in Wassenaar is een bekend knelpunt. De hoeveelheid verkeer op de N44 zal ook in het geval van de RijnlandRoute nog steeds toenemen, waardoor aannemelijk is dat de situatie ter hoogte van genoemde kruising verder zal verslechteren. Al in de eerste fase MER is gesteld dat nader onderzoek naar de verkeersafwikkeling in de vervolgfase noodzakelijk is. Uit de verkeerskundige onderbouwing van het besluit blijkt niet dat een dergelijk onderzoek is uitgevoerd. De door het bestuursorgaan voorgestelde wijziging van Leiden-Zuid, waarbij deze niet langer aansluit op de A44 richting Wassenaar, maar in plaats daarvan aansluit op de RijnlandRoute richting A4, biedt geen functioneel en kwalitatief gelijkwaardige oplossing voor verkeer richting Wassenaar.

Reactie:

Relativiteit

Appellant stelt de gevolgen van het Tracébesluit A44 voor de verkeerskundige situatie op de kruising Rozenweg/N44 aan de orde. Dit kruispunt ligt in Wassenaar, op ruim 2 kilometer (hemelsbreed) van de Stevenshof. De belangen van appellant zijn niet te verenigen met het belang van een goede doorstroming van de aansluiting van de Rozenweg op de N44 in Wassenaar, zodat artikel 8:69a Awb aan vernietiging op deze beroepsgrond in de weg staat.

Voor alle volledigheid merkt verweerder nog op dat ten aanzien van kruispunt Rozenweg/N44 een separaat onderzoek wordt opgestart in samenwerking met de provincie Zuid-Holland en de gemeente Wassenaar.

Zie de Nota van Antwoord Tracébesluiten, blz. 135.

Wat betreft het verkeer vanuit de Stevenshof (Leiden-Zuid) naar Wassenaar geldt in de plansituatie het volgende.

In de huidige situatie kan verkeer uit de wijk Stevenshof via 2 routes naar Wassenaar/N44 en vice versa rijden:

- D1) via de oostelijke parallelweg van de A44 (rood gestippelde route);
- D2) via de aansluiting Leiden-Zuid (afrit 8) en de A44. De A44 gaat bij Wassenaar over in de N44 (blauw gestippelde route).

Welke route wordt gekozen, hangt veelal af van waar men in de wijk woont.

Door aanleg van de RijnlandRoute komt route D1) te vervallen, omdat deze wordt doorsneden door realisatie van knooppunt Ommedijk en de nieuwe verbindingsweg tussen de A4 en A44. Hierdoor komt route D2) eveneens te vervallen. Aansluiting Leiden-Zuid wordt direct aangesloten op de nieuwe verbindingsweg tussen de A4 en A44 en niet meer rechtstreeks op de A44.

In de toekomstige situatie kan verkeer uit de wijk Stevenshof via 2 routes naar Wassenaar/N44 en vice versa rijden:

- D3) via de Ommedijkseweg en westelijke parallelweg van de A44 (gele route);
- D4) via de aansluiting Leiden-West (oranje route).

Voor verkeer dat eerst gebruikmaakte van zowel route D1) als D2) is straks route D3) de kortste route. De omrijdbeweging van route D3) ten opzichte van route D1) is een kleine 2 kilometer. De omrijdbeweging van route D3) ten opzichte van route D2) is nihil, maar heeft een iets langere rijstijd, omdat er over ongeveer 2,5 kilometer over het OWN (50 km/h) gereden wordt in plaats van over het HWN (120 km/h)

Een alternatief is route D4). De omrijdbeweging van route D4) ten opzichte van route D1) is 4 kilometer, maar leidt wel deels over de snelweg (120 km/u) in plaats van alleen over het OWN (50 km/u). De omrijdbeweging van route D4) ten opzichte van route D2) is ruim 2 kilometer.

Zie voor de diverse routes **bijlage 5** bij dit verweerschrift.

Al met al zijn dit alleszins acceptabele routes. De bereikbaarheid van Wassenaar vanuit de Stevenshof, en vice versa, is niet in het geding.

- 44.54 Volgens appellant heeft het bestuursorgaan de kern van zijn zienswijze, namelijk de noodzaak van een goed functionerende directe verbinding tussen de Stevenshof en Wassenaar als volwaardige vervanging van de huidige aansluiting op de A44 richting

Wassenaar, niet begrepen. Op basis van de verkeersonderzoeken uit het MER schat appellant de verkeersvraag op deze relatie op minstens 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Uit de beantwoording blijkt verder dat het bestuursorgaan heeft verzuimd werkelijk vooraf te onderzoeken hoe de lokale verkeersafwikkeling zal functioneren, bijvoorbeeld in een verkeersmodel zoals reeds in de eerste fase MER is aanbevolen. Appellant stelt dat de bewoners van de Stevenshof nu worden geconfronteerd met extra omrijdkilometers, extra kosten ten gevolge daarvan en extra tijdverliezen. Het bestuursorgaan heeft onvoldoende gemotiveerd dat zijn besluit voorziet in een dergelijke goed functionerende verbinding. Hiermee worden bewoners van de Stevenshof onevenredig in hun belangen, namelijk het belang van een goede verkeersaansluiting in de richting van Wassenaar, aangetast.

Reactie:

Hierboven bij 44.54 is reeds aangegeven dat er voor verkeer vanuit de Stevenshof naar Wassenaar in de plansituatie aanvaardbare routes beschikbaar zijn. De gemeente Wassenaar en de provincie Zuid-Holland hebben gezamenlijk vastgesteld dat de verwachte verkeersvraag vanuit de Stevenshof naar Wassenaar beperkt zal zijn. De in de plansituatie beschikbare routes kunnen het verwachte verkeersaanbod opvangen. Van een onevenredige aantasting van de belangen van de bewoners van de Stevenshof is geen sprake.

- 44.55 Appellant stelt hij in zijn zienswijze heeft aangegeven dat de maximumsnelheid van 120 km/u voor de A44 onacceptabel is om redenen van geluidhinder, verkeersveiligheid en ruimtebeslag. In de beantwoording gaat het bestuursorgaan volgens appellant voorbij aan de mogelijkheid, zo niet verplichting, om van het algemene beleid af te wijken indien dringende redenen, zoals de verkeersveiligheid, de overlast voor omwonenden of de goede ruimtelijke ordening dat vereisen. Ten aanzien van de verkeersveiligheid constateert appellant dat er voldoende aanleiding is om een van het algemene kabinetsbeleid afwijkend snelheidsregime te voeren. In de toelichting en in het kwalitatieve onderzoek worden volgens appellant diverse niet-optimale situaties t.a.v. de verkeersveiligheid op de A44 genoemd, zowel in de huidige als in de toekomstige situatie. Het verkeersveiligheidsonderzoek benoemt daarnaast volgens appellant onomwonden dat de A44 duidelijk minder veiliger wordt ten opzichte van de referentiesituatie.

Reactie:

Voor de A44 wordt qua vormgeving en rijnsnelheid zoveel mogelijk aangesloten bij de aangrenzende wegvakken van de doorgaande A44. Dit heeft als doel het bestaand wegbeeld zo intact mogelijk te laten. Anders dan appellant stelt is er vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid geen reden om de maximumsnelheid op de A44 verder te verlagen dan 120 km/uur. Om de verkeersveiligheid te garanderen worden voor de

geconstateerde aandachtspunten voldoende maatregelen getroffen. Het gaat dan onder meer om de verlaging van de snelheid op verbindingswegen en aansluitingen. Het ontwerp zoals dat in het Tracébesluit A44 is vastgelegd is voldoende verkeersveilig.

Zie de Toelichting op het Tracébesluit A44, par. 3.3.

- 44.56 Appellant stelt dat waar de A44 overgaat in de N44 en de verbindingsweg A44-A4 een geleidelijke snelheidsafbouw een logische maatregel is en dat het zo lang mogelijk handhaven van een snelheid van 120 km/h in deze situatie nauwelijks tijdwinst oplevert. Gezien de genoemde hoeveelheid knelpunten is het redelijk om een lagere maximumsnelheid te hanteren voor het traject tussen Leiden-West en het einde van de A44. Strikte handhaving van ontwerprichtlijnen en algemeen kabinetsbeleid dienen hier ondergeschikt te zijn aan het belang van de verkeersveiligheid.

Reactie:

Een lagere maximumsnelheid voor het traject tussen Leiden-West en het einde van de A44 is niet nodig. Een afbouw in maximumsnelheid richting de overgang naar de N44 bestaat nu al en zal gehandhaafd blijven. Dit is noodzakelijk omdat op die overgang verkeerslichten staan en dus moet kunnen worden afgeremd naar 0 km/uur. Een afbouw in maximumsnelheid naar de verbindingsweg A44-A4 op de A44 zelf is niet nodig. Het verkeer naar de verbindingsweg A44-A4 splitst zich in knooppunt Ommedijk al vroeg af van de A44. Vanaf dat punt is er voldoende afstand om af te remmen naar de veilige snelheid voor de verbindingdboog.

- 44.57 Appellant stelt dat een lagere maximum snelheid de meest effectieve maatregel is om geluidsproductie te reduceren, namelijk al bij de bron. Daardoor kan de geluidsoverlast voor de woonwijk Stevenshof worden beperkt. Zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie wordt de voorkeursgrenswaarde voor veel woningen in de Stevenshof ruimschoots overschreden.

Reactie:

Het verlagen van de maximumsnelheid uit een oogpunt van geluidbelasting is niet noodzakelijk. In het Tracébesluit A44 zijn geluidmaatregelen opgenomen ten aanzien van de A44. Het gaat dan om:

- Bronmaatregelen: Het hoofdwegennet wordt standaard uitgevoerd met zeer open asfalt beton (ZOAB). Op grote delen van het tracé is tweelaags zeer open asfaltbeton (2LZOAB) of een Dunne Deklaag B voorzien.
- Geluidwerende voorzieningen: Langs een groot deel van de A44 RijnlandRoute zijn geluidwerende voorzieningen voorzien.

Een volledig overzicht van de maatregelen is te zien in artikel 7 van het Tracébesluit A44.

Met de voorgestelde maatregelen wordt aan de wet (zowel Wet geluidhinder als Wet milieubeheer) voldaan.

De geluidmaatregelen in het Tracébesluit A44 zorgen er overigens, anders dan appellants stelt, voor dat de toekomstige geluidsbelasting vanwege de A44 op de aanwezige geluidsgevoelige objecten in het algemeen afneemt ten opzichte van de wettelijke toetswaarde. Voor 3.140 geluidsgevoelige objecten is er een afname van maximaal 10 dB. Voor elf geluidsgevoelige objecten is er een toename van maximaal 3 dB. Voor zeven geluidsgevoelige objecten (saneringssituaties) resteert een overschrijding van de streefwaarde van 7 tot 10 dB. De toekomstige geluidsbelasting voor deze zeven saneringswoningen verbetert overigens met 0,2 tot 3,8 dB ten opzichte van de situatie bij volledig benut geluidproductieplafond.

Zie het Akoestisch onderzoek A44, Hoofdrapport, blz. 8.

- 44.58 Appellant stelt dat een lagere maximumsnelheid mogelijkheden geeft om het ruimtebeslag van knoop Ommedijk verder te beperken, omdat bij een lagere ontwerpsnelheid een andere maatvoering mag worden gehanteerd. Dit is gezien het cultuurhistorische, landschappelijk en natuurlijke belang van het gebied en de beperking van overlast voor de aangrenzende woonwijk Stevenshof een redelijke maatregel.

Reactie:

Het ruimtebeslag van knooppunt Ommedijk wordt niet wezenlijk verder beperkt door de maximumsnelheid op de doorgaande A44 zelf verder te verlagen. Voor het ruimtebeslag is wel de snelheid op de verbindingbogen van belang. Deze maximumsnelheid wordt al teruggebracht naar 70 km/uur c.q. 50 km/uur. Dit juist om een compactere aansluiting te kunnen realiseren.

Zie de Toelichting op het Tracébesluit A44, blz. 33.

- 44.59 Appellant stelt dat nu de N434 onmogelijk kan worden aangeduid als een weg die valt onder de Wet milieubeheer (Wm), maar dient te worden aangeduid als een weg die valt onder de Wet geluidshinder (Wgh), voor vele tientallen woningen in de Stevenshof niet de voorkeursgrenswaarde voor geluid (50dB) als plafondwaarde wordt gehanteerd maar de heersende geluidsbelasting ten gevolge van de A44, die reeds in de huidige situatie vele decibellen hoger ligt dan de voorkeursgrenswaarde. De bewoners van de Stevenshof voor wie appellant de belangen behartigd worden door deze handelwijze

benadeeld, omdat de omvang van de te nemen geluidsmaatregelen nu te laag wordt ingeschat.

Reactie:

De stelling van appellant kan niet gevolgd worden. De provinciale verbindingsweg tussen de A4 en de A44 (N434) is beoordeeld als nieuw aan te leggen weg onder het regime van de Wet geluidhinder in het akoestisch onderzoek bij het Inpassingsplan.

Zie de Nota van Toelichting Inpassingsplan, par. 3.10.

Zie ook Akoestisch onderzoek PIP RijnlandRoute hoofdrapport d.d. 20 november 2014, figuur 5.1. Het Akoestisch onderzoek PIP RijnlandRoute hoofdrapport is opgenomen als bijlage 3 bij de Toelichting op het Inpassingsplan.

Dit is conform het standpunt van appellant.

De stelling van appellant dat de heersende geluidsbelasting van de A44 is gehanteerd als plafondwaarde voor woningen die geluidhinder ondervinden van de nieuwe verbinding A4-A44 is dus ook onjuist. Plafondwaardes zijn aan de orde bij een beoordeling onder de Wet milieubeheer.

- 44.60 Appellant stelt dat in de geluidsonderzoeken bij het MER tweede fase de gehele nieuwe verbinding A4-A44 aangeduid wordt als 'nieuw aan te leggen weg' en niet als reconstructie (aanpassing) van een bestaande weg. Daarentegen behandelt het geluidsonderzoek in het kader van het Tracébesluit de aanleg van delen van de nieuw aan te leggen N434 als integraal onderdeel van de reconstructie van de A44. Buitendien neemt dat geluidsonderzoek nog een substantieel deel van de nieuw aan te leggen verbinding mee: ca. 500 meter tussen de grens van het Inpassingsplan en de huidige weg van de A44. Deze wel erg ruime invulling van het begrip 'reconstructie' lijkt appellant volstrekt in tegenspraak met wat de wetgever bedoeld kan hebben. De verkeersgroei op de A44 wordt eveneens niet veroorzaakt door autonome ontwikkeling van het verkeer, maar door de verkeersaanzuigende werking van de nieuwe verbinding. Appellant stelt dat de plandelen die aanleg van de N434 mogelijk maken onmogelijk kunnen worden aangeduid als te reconstrueren weg delen.

Reactie:

Het is niet juist dat de nieuw aan te leggen N434 in zijn geheel als integraal onderdeel van de reconstructie van de A44 is beschouwd.

De provinciale verbindingsweg tussen de A4 en de A44 is beoordeeld als nieuw aan te leggen weg onder het regime van de Wet geluidhinder in het akoestisch onderzoek bij

het Inpassingsplan.

Zie Akoestisch onderzoek Inpassingsplan, hoofdrapport d.d. 20 november 2014, figuur 5.1. Het Akoestisch onderzoek, hoofdrapport, is opgenomen als bijlage 3 bij de toelichting op het Inpassingsplan.

Bij knooppunt Ommedijk sluit de N434 aan op de A44. De aanleg van het nieuwe knooppunt Ommedijk vormt een wijziging van de bestaande A44. Daarom is in het Tracébesluit A44 onderzocht wat de effecten van deze wijziging zijn op de geldende geluidproductieplafonds van de A44. Aangezien de effecten van het nieuwe knooppunt zich ook voor kunnen doen op het deel van de verbindingsweg tussen de A4 en de A44 dat direct aansluit op de A44 is dit deel betrokken in het onderzoek.

De overgang (tracégrens) van provinciale weg naar de A44 is aangegeven in figuur 7 op bladzijde 27 van het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A44 RijnlandRoute hoofdrapport. Het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A44 RijnlandRoute hoofdrapport is opgenomen als bijlage 6 bij het Tracébesluit A44.

- 44.61 Appellant stelt dat de RijnlandRoute niet aangeduid is als geprojecteerde (rijks)weg in het kader van art. 11.17 Wm. Er is derhalve ook geen sprake van een 'samenstel van wegen of geprojecteerde wegen' als bedoeld in art. 11.19, lid 3 Wm. Het vaststellen van nieuwe referentiepunten voor geluidproductieplafonds langs het geprojecteerde tracé voor de RijnlandRoute is daarmee op grond van de Wet milieubeheer niet mogelijk. Om dezelfde reden is het volgens appellant onjuist om de bestaande geluidsbelasting van de A44 als plafondwaarde te hanteren voor woningen die geluidhinder ondervinden van de nieuwe verbinding A4-A44. Dat laatste is behalve onjuist ook nog eens onredelijk: woningen in de Stevenshof ondervinden immers overlast van twee infrastructuurassen: de bestaande A44 en de nieuwe verbindingsweg N434. De geluidsoverlast van beide assen dient zoveel mogelijk te worden beperkt, niet uitsluitend die van de A44.

Reactie:

Hierboven bij punt 44.59 is reeds aangegeven dat, anders dan appellant stelt, de provinciale verbindingsweg tussen de A4 en de A44 (N434) is beoordeeld als nieuw aan te leggen weg onder het regime van de Wet geluidhinder. Ook is daar reeds aangegeven dat de stelling van appellant dat de heersende geluidsbelasting van de A44 is gehanteerd als plafondwaarde voor woningen die geluidhinder ondervinden van de nieuwe verbinding A4-A44, dus ook onjuist is. Plafondwaardes zijn aan de orde bij een beoordeling onder de Wet milieubeheer.

44.62 Appellant stelt dat in het geluidsonderzoek ten behoeve van het provinciaal Inpassingsplan wél wordt geconstateerd dat voor de nieuwe verbinding A4-A44 niet de Wet milieubeheer, maar de Wet geluidshinder dient te worden toegepast. Appellant stelt dat dit geldt voor de gehele nieuwe verbinding en niet uitsluitend voor dat deel dat onder het inpassingsbesluit mogelijk wordt gemaakt. Het gaat immers over een en dezelfde nieuw aan te leggen verbinding.

Reactie:

Het Inpassingsplan en het Tracébesluit A44 zijn niet met elkaar in tegenspraak. Beide besluiten gaan uit van hetzelfde uitgangspunt, namelijk dat de provinciale verbindingsweg tussen de A4 en de A44 (N434) wordt beoordeeld als nieuw aan te leggen weg onder het regime van de Wet geluidshinder en de aansluiting op de bestaande A44 in knooppunt Ommedijk als wijziging van de bestaande A44 onder het regime van de Wet milieubeheer. Hierboven bij 44,60 is dit uitgangspunt toegelicht.

45 Fietzersbond Leiden e.o.

Appellant is de Fietzersbond Leiden e.o. gevestigd te Leiden. Blijkens haar (landelijke) statuten heeft zij als doelstelling "de kwaliteit van het fietsen in Nederland verbeteren, onder andere de voorzieningen voor de fiets, de veiligheid, de bereikbaarheid met de fiets, de kwaliteit van het product fiets, en de dienstverlening aan de fietsers, en daarmee ook het gebruik van de fiets vergroten; meer ruimte voor de fiets en de fietsers, zowel in letterlijke zin (fysieke ruimte, voorzieningen) als in meer figuurlijke zin (aandacht, voorrang, status, waardering, laten meetellen)".

Appellant heeft niet zelfstandig een zienswijze ingediend.

Het beroep van appellant richt zich tegen de Tracébesluiten A4 en A44 en het Inpassingsplan.

Ontvankelijkheid

- 45.1 Appellant geeft aan op het ontwerp-Inpassingsplan en de ontwerp-Tracébesluiten niet zelf zienswijzen te hebben ingediend. Een actief lid van appellant heeft dat gedaan. Hij is hun vertegenwoordiger in het Rocov Hollands Midden, lid van de werkgroep RijnlandRoute van de wijkraad Stevenshof en oud lid van de Leidse MilieuRaad. Zijn zienswijzen belichtten het fietsbelang in samenhang met dat van het OV, het autogebruik en het landschappelijk en milieubelang.

Reactie:

Ingevolge artikel 6:13 Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) is het beroep van appellant niet-ontvankelijk. Er is geen zienswijze ingediend over de Tracébesluiten. Het feit dat een actief lid van de Fietzersbond, dhr. P.J. Schuur, dat wel gedaan heeft doet hieraan niet af.

Subsidiair, voor het geval uw Afdeling het beroep van appellant wel ontvankelijk acht, merken verweerders het volgende op.

Beroepsgronden

- 45.2 Samenvattend is appellant van mening dat het Inpassingsplan en de Tracebesluiten A44 en A4 ondeugdelijk zijn. Het bestaande fietsnetwerk wordt er ernstig door ontwricht. Appellant heeft erop vertrouwd dat het belang van de fietsers door de opstellers van de plannen voor de RijnlandRoute naar waarde geschat zou worden, nu dit beleid is vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van 2012. Provinciale en gemeentelijke overheden dienen zich daar dan ook aan te houden. Burgers moeten daarop kunnen vertrouwen. De op 20 februari 2015 openbaar gemaakte oplossingenkaart voor een vergelijkbaar project als de verbinding A13-A16

laat zien hoe het wel moet en kan. Appellant begrijpt niet waarom dit bij de RijnlandRoute niet zo is gebeurd. Het Inpassingsplan en de Tracébesluiten A44 en A4 verbeteren het fietsnetwerk niet, houden het niet in stand doch verslechteren het in belangrijke mate.

Reactie:

Duidelijk is dat de RijnlandRoute effect heeft op het onderliggend wegen- en fietspadennetwerk. De stelling van appellant dat het bestaande fietsnetwerk door de aanleg van de RijnlandRoute ernstig wordt ontwricht, kan echter niet worden gevolgd. Afgezien van het feit dat appellant niet duidelijk heeft gemaakt op welke locatie(s) de RijnlandRoute het fietsnetwerk zou ontwrichten, menen verweerders dat de belangen van de fietsers juist wel bij de bestreden besluiten betrokken zijn. Het gekozen tracé van de RijnlandRoute is de uitkomst van een langdurig en zorgvuldig besluitvormingsproces, waarbij ook omwonenden middels een participatieproces gehoord zijn. Uitgangspunt is dat langzaam verkeerverbindingen – zoals fietspaden – die worden doorsneden, worden hersteld.

Zie Inpassingsvisie en Landschapsplan RijnlandRoute (bijlage bij het Inpassingsplan en de Tracébesluiten A44 en A4).

In het Landschapsplan is per deelgebied aangegeven op welke wijze fietsroutes worden hersteld en of er ontbrekende schakels in het netwerk worden toegevoegd. Dit kan na afweging van de verschillende belangen op een andere plek zijn dan de oorspronkelijke ligging van de fietsverbinding.

- 45.3 Appellant stelt dat een van de gronden van afwijzing van het burgerinitiatief Churchill Avenue, waar appellant actief aan heeft meegewerkt, was dat een tunneltracé te gevaarlijk zou zijn. Appellant was dan ook verbaasd dat daarna in Zoeken naar Balans wel een tunnel mogelijk bleek. Waardoor ook een ander argument, de kosten van een tunnel, kennelijk ook niet meer gold. Het is een ernstige tekortkoming in het proces van onderzoek dat niet is onderzocht, nu tunnels wel acceptabel waren, of de tunnel op deze plaats wel het meest waardevol is. Deze tunnel heeft slechts beperkt waarde: het vrijwaart slechts een deel van Voorschoten tegen milieuoverlast. Het is geen remedie tegen de overlast in de Oostvlietpolder bij Vlietland, noch tegen de overlast in de Papenwegse polder langs de Leidse Stevenshof, noch voor de overlast bij Tienhuizen en het Valkenburgse Meer en het verstoren van het fietsnetwerk. Diverse alternatieve tracés met tunnel zijn door burgerinitiatieven voorgesteld, maar door PZH en Rijkswaterstaat categorisch afgewezen.

Reactie:

Met betrekking tot de keuze van het Voorkeursalternatief verwijzen verweerders naar paragraaf 2 van de Inleiding van dit verweerschrift.

Een van de redenen waarom het alternatief Churchill Avenue uiteindelijk niet als voorkeursalternatief is gekozen, is dat dit alternatief problemen opleverde met de uitvoerbaarheid van de tunnel. Een tunnel met de gewenste aansluitingen voor het onderliggend wegennet van Leiden op de doorgaande tunnelbuis in elke richting, is qua functionaliteit in de tunnelwetgeving niet voorzien. Een dergelijke tunnel verhoudt zich ook niet goed met de tunnelveiligheidseisen. Artikel 6.45, lid 1, van het Bouwbesluit 2012 bepaalt dat een rijbaan in de tunnel hetzelfde aantal rijstroken heeft als ervoor en dat een wijziging van het aantal rijstroken op voldoende afstand vóór de tunnel moet plaatsvinden. Dit om onrustige verkeersbewegingen (weefbewegingen) in een tunnelbuis te voorkomen. Op- en afritten in de doorgaande tunnelbuizen van de RijnlandRoute zouden juist voor dergelijke weefbewegingen zorgen. De tunnel in het alternatief Zoeken naar Balans had al deze complexe uitvoeringsproblemen niet. Er was dus geen reden om alsnog onderzoek te doen naar een boortunnel volgens het tracé van het alternatief Churchill Avenue.

- 45.4 Appellant stelt dat ondanks de opmerkingen van appellant op de inspraak-/voorlichtingsavonden het huidige ontwerp van de RijnlandRoute zeer verstorend is voor het plaatselijke en regionale fietsnet, zowel utilitair als recreatief. Dit is onbegrijpelijk voor appellant omdat juist de laatste jaren de Rijksoverheid en de Provinciale en gemeentelijke overheden aangeven het fietsverkeer te willen bevorderen. Zeker nu de electromotorisch ondersteunde fiets de vervuulende bromfiets aan het vervangen is, is juist verbetering van de fietsinfrastructuur nodig. Dit draagt bij aan minder geluidshinder, minder uitstoot van fijnstof en broeikasgassen en minder bewegingsarmoede dus gezondheid bevorderend. Het aandeel van de (e-)fiets in de utilitaire verplaatsingen over afstanden tot 7,5 km is immers al aan het groeien.

Reactie:

Verweerdere verwijzen naar de reactie onder 45.2.

- 45.5 Door het gebruik van een unimodaal verkeersmodel, dat slechts rekening houdt met autoverkeer, is verzuimd onderzoek te doen naar fiets- en OV-verkeer. Daardoor is de verandering van de modal split veronachtzaamd. Het recreatief fietsgebruik groeit al sterk en het bijbehorend netwerk wordt steeds belangrijker. Goede recreatiemogelijkheden dichtbij de stedelijke agglomeraties, zoals hier de duinen, de polders, de meren en de recreatieplassen zorgen al voor een hoog fietsgebruik. Deze ontwikkeling wordt nu door Zoeken naar Balans juist bedreigd.

Reactie:

Voor de stelling van appellant dat er verzuimd is om onderzoek te doen naar fiets- en OV-verkeer verwijzen verweerdere naar de reactie onder 45.2.

Wat betreft de recreatiemogelijkheden dichtbij de stedelijke agglomeraties, merken verweerders het volgende op. Met de realisatie van de RijnlandRoute wordt een nieuwe fietsverbinding gerealiseerd onder de A44. Deze verbinding, in combinatie met de fietsbrug langs het nieuw te realiseren aquaduct, maakt het mogelijk om als fietser op een veilige en attractieve manier de A44 te kruisen van Leiden naar Wassenaar en vice versa. Na ontwikkeling van de Projectlocatie Valkenburg zal deze fietsverbinding onderdeel uitmaken van een nieuwe recreatieve verbinding tussen Leiden en de kust.

- 45.6 Appellant stelt dat in het Inpassingsplan noch in de Tracébesluiten staat hoe de huidige fietsverbinding de A44 straks passeert. In het Leidse Ontsluiting Bio Science Plan zijn wel links en rechts parallel aan de Plesmanlaan fietspaden gepland. Die lopen dood op de plangrens met het Inpassingsplan/Tracébesluit van de RijnlandRoute. Of hier het Inpassingsplan of Tracébesluit A44 geldt, is zelfs zeer onduidelijk. Navraag bij de gemeente Leiden geeft aan dat het verloop van de fietsroute vanaf hier tot aan de Torenvlietbrug nog niet bekend is. En de huidige fietsoversteek van de Plesmanlaan bij het transferium ten westen van de A44 ontbreekt geheel in het Inpassingsplan/Tracébesluit A44.

Reactie:

De nieuwe fietsverbinding bij knooppunt Ommedijk onder de A44 door is juist een goed voorbeeld van een kwaliteitsverbetering van het fietsnetwerk. Hiermee ontstaat voor fietsverkeer een belangrijke nieuwe verbinding tussen de oost- en westzijde van de A44, die tevens een vervanging biedt voor bestaande onveilige brug voor fietser en voetgangers over A44 bij Maaldrift.

In de toekomstige situatie passeren fietsers de A44 niet langer door de aansluiting Leiden-West, maar via het Niels Bohrviaduct. Omdat de aansluiting Leiden-West wordt uitgebreid en er meer verkeer gebruik zal gaan maken van de aansluiting, zijn gelijkvloerse fietsoversteken vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming niet verantwoord. Er wordt daarom een nieuw fietspad aangelegd via Nieuw Rhijngeest, het Niels Bohrviaduct, de Niels Bohrweg en het BioSciencePark. Fietsers van Katwijk naar Leiden Centrum en vice versa hoeven met de nieuwe route slechts beperkt om te rijden.

Fietsers vanuit de Stevenshof e.o. kunnen gebruik (blijven) maken van de Voorschoterweg en de Rhijnhofweg. Deze Rhijnhofweg wordt in het kader van de RijnlandRoute deels opgewaardeerd tot fietsstraat.

De bestaande fietsroutes rondom de aansluiting Leiden-West worden daarmee voldoende hersteld.

- 45.7 Appellant stelt dat ook bij Knooppunt Hofvliet op de A4 bij recreatieplas Vlietland het bestaande fietsnetwerk geheel wordt verminkt. De aanleg hiervan wordt een barrière voor de oostroute. Ook wordt de nieuwe route langs de Vogelhoff weer weggehaald.

Reactie:

Met de realisatie van de RijnlandRoute wordt het vrijliggende fietspad langs de A4 deels verlegd om de tunnelmond van de RijnlandRoute. Verweerders hebben onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om het fietspad rechtdoor te trekken parallel aan de A4 door het knooppunt Hofvliet. Uit dit onderzoek is gebleken dat een dergelijke route gepaard gaat met een combinatie van meerdere fietstunnels en kruisingen met de viaducten over de A44. Dat heeft negatieve gevolgen voor de sociale veiligheid van deze route. Daarnaast wegen de aanzienlijke meerkosten voor deze variant niet op tegen het enige voordeel (kortere route) dat deze variant biedt.

Vanaf knooppunt Hofvliet komt de Hofvlietweg te liggen langs de A4 richting de Europaweg. Langs de aangepaste Hofvlietweg komt een vrijliggend fietspad te liggen, welke ter hoogte van km 35,7 richting Leiden een buiging maakt in noordelijke richting, langs het Vogelhoff. Het fietspad langs de Vogelhoff wordt, anders dan appellant betoogt, niet weggehaald. Ter hoogte van de aansluiting met de Hofvlietweg wordt de ligging van het fietspad enigszins aangepast, maar de route langs de Vogelhoff wordt in stand gehouden.

Of de omrijdtijden naar het recreatiegebied Vlietland daardoor toe- of afnemen, is afhankelijk van de bestemming binnen het recreatiegebied. De meeste bestemmingen liggen aan de westzijde van het gebied en de bereikbaarheid van deze zijde zal niet verslechteren. Fietsers die parallel aan de A4 willen fietsen, zullen wel een omrijbeweging moeten maken.

De bestaande fietsroutes rondom Knooppunt Hofvliet worden daarmee voldoende hersteld. Van een volledige verminking is geen sprake.

- 45.8 Appellant stelt dat het fietsverkeer van de Vogelplas Starrevaart naar Zoeterwoude en v.v. straks wordt gedwongen om bijna 2 km om te rijden. Dit is noch de route in stand houden, noch verkeersveiliger en zeker geen verbetering. Het is in strijd met de beantwoording van het ontwerp-Inpassingsplan op blz. 293. De nieuwe Hofvlietweg loopt straks haaks op de A4 naar de oversteek over de tunnelmond. Dus heel anders dan de huidige Hofvlietweg langs de A4.

Reactie:

Met de realisatie van de RijnlandRoute wordt het vrijliggende fietspad langs de A4 deels verlegd om de tunnelmond van de RijnlandRoute. Zoals opgemerkt onder 45.7 is

de toe- of afname van rijtijden naar het recreatiegebied Vlietland afhankelijk van de bestemming binnen het recreatiegebied. De meeste bestemmingen liggen aan de westzijde van Vlietland. De aanpassingen aan het fietsnetwerk zal voor deze bestemmingen niet of nauwelijks leiden tot omrijdafstanden.

Fietsers die van de Vogelplas Starrevaart naar Zoeterwoude en vice versa willen fietsen zullen wel een omrijbeweging moeten maken van circa 1,1 km. Deze omrijdafstand is, zeker gezien het recreatieve karakter van deze route, acceptabel.

In dit verband wordt gewezen op de uitspraak van uw Afdeling van 10 juli 2013, nr. 201209433/1, r.o. 59.1.

- 45.9 Bij de voorbereiding van dit bezwaarschrift viel appellant nog een slordige beantwoording van de zienswijzen op (blz. 93 van de Nota van beantwoording op ontwerp-Tracébesluit A44). Appellant geeft aan dat de route langs de Plesmanlaan naar de Torenvlietbrug volgens dit antwoord gecompenseerd zou worden door een 2 km zuidelijker, aan de andere kant van de Rijn gelegen, fietstunnel in een ander knooppunt! De tweede vraag gaat over knooppunt Ommedijk op de A4. De Niels-Bohr-tunnel zit in de A44 bij Knooppunt Leiden-West. De knooppunten liggen hemelsbreed 5,4 km van elkaar. Op basis van deze beantwoording is het voor appellant duidelijk dat het fietsbelang geen enkele prioriteit is geweest bij deze ontwerpen.

Reactie:

Verweerders merken op dat tussen de beantwoording van de zienswijzen, die overigens niet van appellant is maar van gemeente Leiden, per abuis een niet op de situatie betrekking hebbende zienswijze en beantwoording is gekomen. Verweerders betreuren dat er een 'verkeerde' beantwoording in de Nota van Antwoord is opgenomen, maar zijn van mening dat de voorbereiding van het Tracébesluit daarmee niet onzorgvuldig is.

- 45.10 Appellant geeft aan dat de namen voor de knooppunten in het Inpassingsplan en de Tracébesluiten zijn gewijzigd. Het plan van de doorgaande RijnlandRoute opknippen in drie delen, die niet tegelijk ter visie gelegd waren, was al zeer verwarrend. De nieuwe namen maakt dit nog erger. In de ontwerp-versies werd gesproken over knooppunten Maaldrift (op A44) en Vlietland (op A4). In het Inpassingsplan en de Tracébesluiten heten deze plotseling Ommedijk(A44) en Hofvliet(A4).

Reactie:

De namen Maaldrift en Vlietland waren in ontwerpfase werknamen voor de twee te realiseren knooppunten. Bij verdere uitwerking van het ontwerp en de toekomstige bewegwijzering is gebleken dat de naamgeving van deze knooppunten verwarrend kan

werken omdat het eveneens bestemmingen zijn (bedrijventerrein Maaldrift & Recreatiegebied Vlietland) die nu en in de toekomst vermeld worden op de bewegwijzering. Daarom is in het Inpassingsplan en de Tracébesluiten voor de benaming Ommedijk en Hofvliet gekozen.

Het wijzigen van de benaming getuigt overigens niet van een onzorgvuldige besluitvorming. Bij het vaststellen van de Tracébesluiten is immers voldoende duidelijk welke knooppunten bedoeld zijn.

46 Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad e.o.

Appellante behartigt de belangen van de bewoners aan de rand van de Stevenshof tussen de A44 en de Schenkmolen. De meest verafgelegen woning op het Charlotte Köhlerpad ligt op 123 meter van de verbindingsweg tussen de RijnlandRoute en de A44. De situatie van appellante is aangegeven op bijlage 54 bij dit verweerschrift.

Het beroep van appellante richt zich tegen het Inpassingsplan en het Tracébesluit A44.

De zienswijze van appellante omtrent het ontwerp-inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder A109 (aanvullend voor appellante)

De zienswijze van appellante omtrent de ontwerp-tracébesluiten is behandeld in de Nota van Antwoord Tracébesluiten in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.30 (aanvullend voor appellante).

Beroepsgronden

- 46.1 Appellante stelt dat door de RijnlandRoute te verdelen over drie afzonderlijke procedures waarvoor deels de Minister (in het kader van de Tracéwet) en deels Provinciale Staten (in het kader van de Wro) bevoegd gezag zijn, effectief beroep voor belanghebbenden ernstig wordt gehinderd. Schorsing of vernietiging van (een deel van) een besluit heeft geen juridische doorwerking naar de andere besluiten. Dit terwijl een dergelijke schorsing of vernietiging volgens appellante wel degelijk tot gevolg kan hebben dat óók (onderdelen van) die andere besluiten onuitvoerbaar – en daarmee onrechtmatig – worden. Het had op de weg van de betrokken bestuursorganen gelegen om een dergelijke situatie te voorkomen, door gebruikmaking van hun bevoegdheid om de provinciale en rijksonderdelen van de nieuwe verbinding op te nemen in een overkoepelend Rijksinpassingsplan ingevolge de Wro.

Reactie:

Verweerders verwijzen voor de weerlegging van dit bezwaar naar paragraaf 4 van de Inleiding van dit verweerschrift.

- 46.2 Appellante betwijfelt of de aanleg van de RijnlandRoute noodzakelijk is. Volgens appellante zijn de verkeersgegevens ten onrechte gebaseerd op het Global Economy-scenario (GE-scenario). Uit zowel de Mobiliteitsmonitor 2013 als uit het rapport "Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig" van CE Delft (2013) zou blijken dat de

werkelijke verkeersontwikkeling al jarenlang achterblijft bij het GE-scenario en zich momenteel ontwikkelt op of onder het 'lage groei' WLO-scenario 'Regional Community' (RC). Het niet betrekken in de besluitvorming van de consequenties van uitgestelde of uitblijvende groei acht appellante onzorgvuldig. Volgens haar hadden zowel een laag als een hoog groeiscenario onderdeel moeten zijn van de besluitvorming en had de feitelijke ontwikkeling van het verkeer meegewogen moeten worden.

Reactie:

Ten aanzien van de nut en noodzaak van de RijnlandRoute verwijzen verweerders naar paragraaf 2 van de Inleiding van dit verweerschrift. Ter aanvulling daarop merken verweerders nog het volgende op.

Het verkeersonderzoek ten behoeve van het Inpassingsplan is uitgevoerd op basis van het op dat moment meest actuele NRM (2013). Het NRM gaat uit van het door appellante bestreden GE-scenario. Dat is een bewuste keuze die voorkomt dat onderschatting plaatsheeft van de milieueffecten. Het grootste verschil tussen het GE-scenario en het lagere RC-scenario zit in de bevolkingsgroei en de werkgelegenheid. Overigens is in beide scenario's sprake van een afnemende groei ten opzichte van de trendlijn (1970-2002). De groeiscenario's die ten grondslag liggen aan de gehanteerde verkeersmodellen worden voortdurend getoetst aan ontwikkelingen in demografie, mobiliteit en economie en zo nodig aangepast. Daarmee is bij de besluitvorming uitgegaan van gangbare en realistische groeiprognoses voor het wegverkeer.

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

Zie met betrekking tot het NRM bijvoorbeeld:

- AbRvS 3 december 2008, nr. 200703693/1, r.o. 2.8.5;
- AbRvS 6 juli 2011, nr. 201009980/1, r.o. 2.20.1.

Uit het vorenstaande volgt dat bij de besluitvorming realistische groeiscenario's zijn gehanteerd waarbij feitelijke ontwikkelingen in het verkeer zijn meegenomen. Er bestond geen aanleiding om de prognoses bij te stellen of om zowel een laag als een hoog groeiscenario onderdeel te laten zijn van de besluitvorming.

- 46.3 Appellante voert aan dat de verkeersontsluiting van de wijk Stevenshof via Leiden-Zuid op de A44 in haar nadeel wijzigt, doordat enkel de westelijke parallelweg richting Den Haag behouden blijft. De bereikbaarheid van Wassenaar, Scheveningen en de west- en noordkant van Den Haag vanuit de Stevenshof verslechteren daardoor ernstig, aldus appellante. Volgens appellante dienen extra omrijdkilometers te worden gemaakt.

Reactie:

In de huidige situatie kan verkeer uit de wijk Stevenshof via 2 routes naar Wassenaar/N44 en vice versa rijden:

- D1) via de oostelijke parallelweg van de A44 (rood gestippelde route op afbeelding 1);
- D2) via de aansluiting Leiden-Zuid (afrit 8) en de A44. De A44 gaat bij Wassenaar over in de N44 (blauw gestippelde route op afbeelding 1).

Welke route wordt gekozen, hangt veelal af van waar men in de wijk woont.

Door aanleg van de RijnlandRoute komt route D1) te vervallen, omdat deze wordt doorsneden door realisatie van knooppunt Ommedijk en de nieuwe verbindingsweg tussen de A4 en A44. Hierdoor komt route D2) eveneens te vervallen. Aansluiting Leiden-Zuid wordt direct aangesloten op de nieuwe verbindingsweg tussen de A4 en A44 en niet meer rechtstreeks op de A44.

In de toekomstige situatie kan verkeer uit de wijk Stevenshof via 2 routes naar Wassenaar/N44 en vice versa rijden:

- D3) via de Ommedijkseweg en westelijke parallelweg van de A44 (gele route op afbeelding 1);
- D4) via de aansluiting Leiden-West (oranje route op afbeelding 1).

Voor verkeer dat eerst gebruikmaakte van zowel route D1) als D2) is straks route D3) de kortste route. De omrijdbeweging van route D3) ten opzichte van route D1) is een kleine 2 kilometer. De omrijdbeweging van route D3) ten opzichte van route D2) is nihil, maar heeft een iets langere rijstijd, omdat er over ongeveer 2,5 kilometer over het OWN (50 km/h) gereden wordt in plaats van over het HWN (120 km/h)

Een alternatief is route D4). De omrijdbeweging van route D4) ten opzichte van route D1) is 4 kilometer. De omrijdbeweging van route D4) ten opzichte van route D2) is ruim 2 kilometer.

Zie voor de diverse routes **bijlage 5** bij dit verweerschrift.

Gelet op het vorenstaande is geen sprake van een onaanvaardbare verslechtering van de bereikbaarheid van Wassenaar, Scheveningen en de west- en noordkant van Den

Haag vanuit de Stevenshof. Het aantal extra omrijdkilometers dat gemaakt moet worden is beperkt.

- 46.4 De grenzen van het plan liggen ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit A44 liggen volgens appellante zo dicht op de Lotte Beesestraat en het Charlotte Köhlerpad dat acceptabele inpassing van de nieuwe infrastructuur daar niet meer tot de mogelijkheden behoort en de bewoners van de Vera Bondamstraat en het Charlotte Köhlerpad nog meer hinder ondervinden dan ze nu al doen. Ook is door deze wijziging een adequate noodzakelijke ontsluiting van de wijk Stevenshof via de Hadewychlaan niet gegarandeerd.

Reactie:

Ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit A44 zijn de inpassingen en mitigerende maatregelen in het Tracébesluit A44 verder uitgekristalliseerd. De ligging van het feitelijke tracé is echter niet gewijzigd in de fase tussen ontwerp en vaststelling. De stelling van appellante dat zij meer hinder zal ondervinden door de wijziging ten opzichte van het ontwerp-Tracébesluit A44 kan niet worden gevolgd.

De ontsluiting van de wijk Stevenshof via de Hadewychlaan is zonder meer gegarandeerd. In het ontwerp-Tracébesluit A44 lag deze weg buiten de plangrenzen. In het Tracébesluit A44 is een deel van de Hadewychlaan meegenomen binnen de plangrenzen. De Hadewychlaan valt onder het maatregelvlak "Verkeer". De ontsluitende functie van deze weg staat hierdoor vast.

- 46.5 Appellante stelt dat op het punt van de luchtkwaliteit getoetst is aan de hand van nationale 'abstracte' normering. Volgens appellante hadden de feitelijke toekomstige effecten op de luchtkwaliteit ten opzichte van de referentiesituatie van de zuidrand van de Stevenshof beschreven moeten worden. De bewoners van het Charlotte Köhlerpad e.o. worden volgens appellante onevenredig zwaar getroffen door luchtverontreiniging, aangezien geen rekening is gehouden met de heersende windrichting en accelererend verkeer op de oprit van de RijnlandRoute naar de A44.

Reactie:

Het Inpassingsplan en het Tracébesluit A44 voorzien in de aanleg van de RijnlandRoute. Aangezien de RijnlandRoute nog niet gerealiseerd is, is het onmogelijk om de toekomstige feitelijke effecten daarvan op het punt van luchtkwaliteit en geluid ten opzichte van de referentiesituatie te beschrijven. Daarom zijn de effecten van de RijnlandRoute op het punt van luchtkwaliteit berekend.

De berekeningen zijn uitgevoerd conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Hierin is aangegeven dat gebruik dient te worden gemaakt van een model dat rekent

conform Standaardrekenmethode 2 (SRM2) voor het hoofdwegennet en Standaardrekenmethode 1 (SRM1) voor het onderliggend wegennet. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van Geomilieu, versie 2.51 (Stacks). Dit model is goedgekeurd voor berekeningen conform SRM 1 en SRM2.

Zie uitgangspunten, Bijlage 6 bij de Toelichting bij het Inpassingsplan, blz. 8 e.v.

Het model Geomilieu, versie 2.51 (Stacks) houdt rekening met de effecten van de heersende windrichting en accelererend verkeer op de oprit van de RijnlandRoute naar de A44. De stelling van appellante dat de bewoners van het Charlotte Köhlerpad e.o. onevenredig zwaar worden getroffen door de RijnlandRoute als gevolg van de heersende windrichting en het accelererend verkeer op de oprit van de RijnlandRoute naar de A44 kan niet worden gevolgd.

- 46.6 Appellante wijst erop dat de woningen aan het Charlotte Köhlerpad en omgeving zijn voorzien van een luchtverwarmingssysteem dat alle vertrekken van verse lucht van buiten voorziet. Uitgerekend deze woningen liggen volgens appellante het dichtst bij de aansluiting met de A44. Appellante vreest dat de gezondheid van de bewoners in toenemende mate wordt geschaad. Verzocht wordt om een nulmeting door het bevoegde bestuursorgaan.

Reactie:

Ten aanzien van de gevolgen van het Inpassingsplan voor de luchtkwaliteit wordt vooropgesteld dat de RijnlandRoute is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Zie 6^e NSL Melding 2014, projectnummers 2002, 2003, 2004, 2004a en 2004b.

Op basis daarvan wordt geborgd dat van overschrijding van grenswaarden op het punt van luchtkwaliteit geen sprake is. Ingevolge artikel 5.16, derde lid, Wm vindt daarom geen afzonderlijke toets plaats aan de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden. Het NSL zorgt ervoor dat overal in Nederland aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan, ook ter plaatse van de woning van appellanten.

Zie 6^e NSL Melding 2014, projectnummers 2002, 2003, 2004, 2004a en 2004b.

Na het doen van de NSL melding, is evenwel besloten om de boortunnel te verlengen. Om die reden is specifiek bij de tunnelmonden aanvullend onderzoek uitgevoerd.

Zie de Achtergrondnotitie luchtkwaliteit d.d. 9 september 2014 (bijlage 6 bij de Toelichting bij het Inpassingsplan).

Daaruit volgt dat er in de plansituatie (2020) nergens op de wettelijke beoordelingspunten een overschrijding van de grenswaarden van de relevante luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en ultrafijnstof (PM_{2,5}) optreedt. Ter hoogte van de tunnelmonden is wel sprake van een concentratie NO₂ die boven de grenswaarde van 40 µg/m³ ligt, maar hier is geen sprake van een wettelijk toetspunt. Er is namelijk geen sprake van functies waar mensen langdurig verblijven. De mogelijke korte blootstelling is niet significant in relatie tot de middelingstijd van 1 jaar die geldt voor de jaargemiddelde concentratie NO₂. Uit het blootstellingscriterium van artikel 22, lid 1, onder a, j^o artikel 65 Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 volgt dat er daarom geen toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt.

Voor de woningen aan het Charlotte Köhlerpad e.o. geldt overigens dat deze buiten de NO₂ concentratie contour van 22 µg NO₂/m³ vallen en daarmee ruim onder de wettelijke grenswaarde (per 1 januari 2015) van 40 µg/m³. Voor PM₁₀ (jaargemiddelde) geldt dat de concentratie lager is dan 24 µg/m³ en daarmee ook ruim onder de wettelijke grenswaarde van 40 µg/m³ ligt. Ook het 24 uursgemiddelde wordt niet overschreden want dat is pas het geval bij een jaargemiddelde concentratie groter dan 31,2 µg/m³

Zie de Achtergrondnotitie luchtkwaliteit d.d. 9 september 2014 (bijlage 6 bij de Toelichting bij het Inpassingsplan).

Ingevolge vaste jurisprudentie geldt dat indien wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit, daarmee ook het belang van de volksgezondheid is geborgd.

Zie: AbRvS 10 juli 2013, nr. 201209433/1 en AbRvS 13 maart 2013, nr. 201208110/1, r.o. 28.3.

De vrees van appellante dat de gezondheid van haar leden wordt geschaad doordat de woningen aan het Charlotte Köhlerpad en omgeving zijn voorzien van een luchtverwarmingssysteem dat alle vertrekken van verse lucht van buiten voorziet, is ongegrond. Voor het verrichten van een nulmeting door het bevoegde bestuursorgaan bestaat geen aanleiding.

- 46.7 Appellante stelt dat bij de geluidsonderzoeken in het Tracébesluit A44 ter hoogte van het knooppunt Maaldrift de normen uit de Wet geluidhinder toegepast hadden moeten worden voor 'nieuw aan te leggen weg'. Volgens appellante is hier immers geen sprake van een reconstructie van een bestaande weg.

Reactie:

De provinciale verbindingsweg tussen de A4 en de A44 is beoordeeld als nieuw aan te leggen weg onder het regime van de Wet geluidhinder in het akoestisch onderzoek bij het Inpassingsplan.

Zie Akoestisch onderzoek PIP RijnlandRoute hoofdrapport d.d. 20 november 2014, figuur 5.1. Het Akoestisch onderzoek PIP RijnlandRoute hoofdrapport is opgenomen als bijlage 3 bij de Toelichting bij het Inpassingsplan.

Ter hoogte van Maaldrift komt een nieuw knooppunt Ommedijk. Dit knooppunt sluit de A44 aan op de nieuwe provinciale verbindingsweg naar de A4. De aanleg van het nieuwe knooppunt Ommedijk vormt een wijziging van de bestaande A44. Daarom is in het Tracébesluit A44 onderzocht wat de effecten van deze wijziging zijn op de geluidsbelastingen (Lden:gpp) bij de woningen geldend bij de huidige geluidproductieplafonds. Het onderzoek naar de effecten van de wijziging is verricht overeenkomstig de systematiek zoals neergelegd in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. De in de Wet geluidhinder opgenomen toetsingswaarden zijn hier niet van toepassing.

- 46.8 De RijnlandRoute is volgens appellante niet aangeduid als geprojecteerde (rijks)weg in het kader van artikel 11.17 Wet milieubeheer, waardoor geen sprake is van een 'samenstel van wegen of geprojecteerde wegen' als bedoeld in artikel 11.19, lid 3, Wet milieubeheer. Volgens appellante is het vaststellen van nieuwe referentiepunten voor geluidproductieplafonds langs het geprojecteerde tracé voor de RijnlandRoute (nrs. 61259 t/m 61267) daarmee niet mogelijk op grond van de Wet milieubeheer. Daarom is het volgens appellante onjuist om de bestaande geluidsbelasting van de A44 als voorkeursgrenswaarde te hanteren voor woningen die geluidhinder ondervinden van de nieuwe verbinding A4-A44. Appellante verzoekt het bestuursorgaan de berekeningen opnieuw te doen met de juiste wettelijke normen.

Reactie:

Het deel van de verbindingsweg tussen de A4 en de A44 dat direct aansluit op de A44 maakt deel uit van de A44 en vormt daarmee een weg die in beheer is van het Rijk. Overeenkomstig het bepaalde in artikel 11.19, eerste lid, van de Wet milieubeheer zijn voor dit deel van de weg nieuwe referentiepunten voor geluidproductieplafonds vastgesteld (nrs. 61259 t/m 61267).

De stelling van appellante dat de bestaande geluidsbelasting van de A44 is gehanteerd als voorkeursgrenswaarde voor woningen die geluidhinder ondervinden van de nieuwe verbinding A4-A44 is onjuist. Zoals hiervoor onder 46.7 is opgemerkt, is de provinciale

verbindingsweg tussen de A4 en de A44 beoordeeld als nieuw aan te leggen weg onder het regime van de Wet geluidhinder in het akoestisch onderzoek bij het Inpassingsplan.

- 46.9 Uit het vastgestelde Tracébesluit blijkt volgens appellante dat transparante geluidschermen geprojecteerd zijn in plaats van een aarden wal, zoals opgenomen in het ontwerp-tracébesluit A44. Onduidelijk is op basis waarvan gekozen is voor transparante geluidschermen.

Reactie:

Vooropgesteld wordt dat in het ontwerp-tracébesluit A44 nooit sprake is geweest van geluidswerende voorzieningen in de vorm van een aarden wal. Wel voorzag het ontwerp-tracébesluit A44 in een absorberend scherm van circa 300 meter lengte en een hoogte van 1,5 meter. Het scherm was geprojecteerd langs de verbindingsboog N343-A44 richting Amsterdam. Aan de kant van het Stevenshof zou het scherm voorzien kunnen worden van een groen talud.

In vergelijking met het ontwerp-Tracébesluit A44 is de tunnelwand in het Tracébesluit A44 iets verhoogd ten opzichte van het maaiveld. Deze verhoging wordt visueel weggewerkt door middel van een groen talud. Met deze verhoging is het hiervoor genoemde absorberende scherm van 1,5 meter hoog niet meer nodig. De openheid van de Papenwegse polder blijft hierdoor behouden.

Zie 'Inpassingsvisie en Landschapsplan RijnlandRoute' (bijlage bij het Tracébesluit A44), blz. 113.

Deze aanpassing alleen volstond niet voor een goede akoestische werking. Daarom is langs de doorgaande A44 een laag absorberend scherm van 1 meter hoog geplaatst en een scherm van 4 meter hoog met een lengte van 170 meter langs de verbindingsboog N343-A44. Dit laatste scherm is in het Tracébesluit A44 precies zo geprojecteerd dat de zichtlijnen van de Stevenshof naar de Papenwegse polder in stand blijven.

Zie 'Inpassingsvisie en Landschapsplan RijnlandRoute' (bijlage bij het Tracébesluit A44), blz. 112 en 113.

In het document "Inpassingsvisie en landschapsplan RijnlandRoute" is nadrukkelijk gemotiveerd dat als geluidschermen hoger zijn dan 3 meter transparantie gewenst is boven deze 3 meter. Hierdoor wordt voorkomen dat een massieve visuele scheiding ontstaat. Om deze reden wordt de bovenste meter van het scherm langs de verbindingsboog N343-A44 transparant uitgevoerd. De onderste 3 meter worden aan de weg- en bewonerszijde ingepast met gebiedseigen beplanting.

Zie 'Inpassingsvisie en landschapsplan RijnlandRoute' (bijlage bij het Tracébesluit A44), blz. 59.

- 46.10 Appellante stelt dat het groene gebied grenzend aan de Stevenshof in de toelichting bij de Visie Ruimte en Mobiliteit is aangewezen als een gebied met beschermingscategorie 1 (cultuurhistorisch kroonjuweel) en met beschermingscategorie 2 (gebieden met een specifieke waarde). Ruimtelijke ontwikkelingen in deze gebieden zijn volgens appellante alleen mogelijk voor zover ze bijdragen aan de kwaliteit van het gebied. De aanleg van de verbindingsweg tussen de A4 en de A44 door het gebied grenzend aan de Stevenshof is hiermee in strijd, aldus appellante.

Reactie:

Vooropgesteld wordt dat de Visie Ruimte en Mobiliteit uitdrukkelijk voorziet in de aanleg van de RijnlandRoute. Op de bij deze structuurvisie behorende kaart Laag van de stedelijke occupatie is het tracé ingetekend door het groene gebied dat grenst aan de Stevenshof.

Een uitsnede van deze kaart is opgenomen als **bijlage 10** bij dit verweerschrift.

In dit gebied wordt de verbinding tussen de A4 en de A44 deels in een boortunnel en deels verdiept gerealiseerd. De kwaliteiten van het polderlandschap in dit gebied (openheid, agrarisch karakter en natuurwaarden) worden hierdoor zoveel mogelijk gerespecteerd.

Zie 'Inpassingsvisie en Landschapsplan RijnlandRoute' (bijlage bij het Tracébesluit A44), blz. 113-118.

Daarbij is nog van belang dat de agrarische bestemming van de omringende polder niet wordt gewijzigd door de komst van de RijnlandRoute. Van strijd met het gestelde in de toelichting bij de Visie Ruimte en Mobiliteit is geen sprake.

47 H. Tegelaar

Appellant is eigenaar van een woonboot met ijzeren casco, gelegen op de Oude Rijn aan de Voorschoterweg 53c te Valkenburg. De woning van appellant is op circa 137 meter van de bestaande brug en op circa 117 meter gelegen van de nieuwe brug over de Oude Rijn. De situatie van appellant is aangegeven op bijlage 55 bij dit verweerschrift.

Appellant heeft beroepen ingesteld tegen het Inpassingsplan, het Tracébesluit A4, het Tracébesluit A44 en het besluit Hogere Grenswaarden Wegverkeerslawaaï. Het beroep van appellant richt zich tegen het vervangen van de thans beweegbare brug in de A44 door een vaste brug.

De zienswijze van appellant over het ontwerp-Inpassingsplan en het ontwerp hogere waardenbesluit is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder A007 (aanvullend voor appellant).

De zienswijze van appellant over de ontwerp-Tracébesluiten zijn behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder Z-27 (aanvullend voor appellant).

Ontvankelijkheid

In het beroepschrift wordt door appellant weliswaar aangegeven dat beroep wordt aangetekend tegen het Inpassingsplan, het Tracébesluit A44 en het Tracébesluit A4 doch de beroepsgrond die door appellant wordt aangevoerd, heeft uitsluitend betrekking op de uitvoering van de brug in de A44 en vormt derhalve onderdeel van het Tracébesluit A44.

Bij het ontbreken van gronden tegen het Inpassingsplan en het Tracébesluit A4, dient het beroep van appellant voor die besluiten niet-ontvankelijk te worden verklaard.

Beroepsgronden

- 47.1 Appellant heeft een woonboot met ijzeren casco. Voor onderhoud moet de boot regelmatig naar de scheepswerf in Leiden en daarvoor moet de boot door de brug over de A44. Wanneer de brug wordt vastgezet is het onmogelijk om met de boot bij de werf te komen.

Reactie:

Vooropgesteld wordt dat verweerders begrip hebben voor het door appellant naar voren gebrachte standpunt. In het kader van de besluitvorming over de wijze van uitvoering van de brug in de A44 heeft uitgebreid onderzoek plaatsgevonden.

Rapportage Decisio, Vast of beweegbaar? Economische Analyse vast of beweegbaar realiseren Torenvlietbrug en A44-brug Oude Rijn, bijlage 27 bij de Toelichting bij het Inpassingsplan.

In die rapportage is ook ingegaan op het effect van het vast uitvoeren van de brug in de A44 op aanwezige woonboten. In de rapportage is beschreven dat in 2012 provinciaal beleid is vastgesteld waaruit volgt dat geen nieuwe ontheffingen meer worden verleend voor woonboten. Huidige ontheffingen zullen weliswaar blijven bestaan, echter de ambitie is om op termijn alle drijvende woningen uit de provinciale wateren verwijderd te hebben. Met inachtneming van dit beleid en na afweging van alle relevante belangen is bepaald dat de baten van het beweegbaar houden van de brug niet opwegen tegen de lasten die het beweegbaar houden met zich brengt. In die belangenafweging is bovendien betrokken dat sommige boten een stalen casco hebben en voor onderhoud naar een scheepswerf moeten kunnen varen.

Omdat verweerders het belang van appellant onderkennen, heeft ook al overleg plaatsgevonden met appellant over een werkbare oplossing voor het onderhoud van zijn woonboot.

- 47.2 In het antwoord op de zienswijze van appellant wordt vermeld dat de (Oude Rijn) brug over de A44 een doorvaarthoogte heeft van 5.60 meter en dat die hoogte voldoende is voor onze boot. Appellant stelt, met verwijzing naar ruimtelijkeplannen.nl, dat de bestaande brug echter een doorvaarthoogte heeft van 5.40 meter. Dat is te weinig voor de boot van appellant, die naar zijn eigen berekening 5.45 meter hoog is. Op de voorlichtingsavond naar aanleiding van de Besluiten RijnlandRoute bleek dat de doorvaarthoogte van 5.60 meter geldt voor de nieuw te bouwen brug die naast de bestaande brug komt en dat de oude brug wel vastgezet, maar niet verhoogd wordt. Op grond daarvan is appellant van mening dat het bestreden besluit niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid en tot stand gekomen.

Reactie:

De bestaande brug in de A44 heeft een maximale doorvaarthoogte van 5.40 meter, aan die hoogte verandert het project van de RijnlandRoute niets. De nieuw te realiseren brug krijgt een doorvaarthoogte van 5.60 meter. Zoals onder 47.1 uiteen is gezet, heeft een uitgebreide kosten-baten analyse plaatsgevonden. De belangen van woonboten zoals die van appellant zijn daar eveneens bij betrokken. De kosten die

gemoed zouden zijn met het aanpassen van de hoogte van de bestaande brug – waar met het Tracébesluit A44 als zodanig niets wijzigt – staan niet in verhouding tot het betrekkelijk geringe voordeel dat daarmee wordt verkregen.

- 47.3 Appellant voorziet grote problemen voor het onderhoud van zijn boot. Appellant zal financiële schade lijden als de boot niet regelmatig naar de helling kan. Appellant stelt dat ten onrechte geen rekening is gehouden met zijn belangen en doet een beroep op het egalité devant les charges publiques-beginsel.

Reactie:

Zoals gezegd, vindt reeds overleg plaats tussen appellant en de provincie Zuid-Holland. Dit overleg is er op gericht om de schade die appellant lijdt als gevolg van het Tracébesluit A44 weg te nemen door een oplossing voor het probleem van het onderhoud te vinden. Mocht appellant desondanks menen schade te lijden, dan kan hij een verzoek tot een schadeloosstelling indienen.

48 A.W.N. Alkemade

Appellant is woonachtig aan de Laan van Pluymestein 36 te (2245 CM) Wassenaar. Hij exploiteert een melkveehouderijbedrijf. Appellant bezit ten behoeve van zijn bedrijf gronden in de Papenwegse Polder en pacht grond in de Duivenvoordse Veenzijdse polder. Ten behoeve van inpassingsmaatregelen is in totaal 00.33.80 hectare van de gronden van appellant nodig. De situatie van appellant is weergegeven op bijlage 56. Op bijlage 57 is weergegeven welke gronden van appellant worden verworven.

Het beroep is gericht tegen het Inpassingsplan.

De zienswijze van appellant over het ontwerp-inpassingsplan is behandeld in de Nota van Antwoord ontwerp-inpassingsplan onder 4.3.110.

Beroepsgronden

- 48.1 Appellant stelt dat voor de inpassing van de RijnlandRoute gronden zijn betrokken die in zijn eigendom zijn en noodzakelijk zijn voor zijn bedrijfsvoering. Hij zou dat in de zienswijze al hebben aangevoerd, maar daarop heeft hij geen reactie vernomen. Hij vraagt zich af waarom hij als direct belanghebbende niet is gekend in zijn zienswijze. Historisch gezien zou zijn bedrijf continue geconfronteerd worden met overheden die links of rechtsom landbouwgronden toe-eigenen of de bestemming / gebruik daarvan wijzigen. Appellant stelt dat de beschikbaarheid van landbouwgronden in de omgeving hierdoor structureel kleiner wordt. Hij stelt dat door de overheden bemestingsnormen en veebezettingsnormen al decennialang periodiek worden aangescherpt. Appellant meent dat landbouwgronden steeds schaarser worden terwijl er voor zijn bedrijfsvoering steeds meer grond nodig is. Appellant is daarom tegen de plannen. Hij stelt dat vanuit zijn bedrijfsvoering gezien hij geen landbouwgrond kan missen. Een uitbreiding in grond is zelfs meer gewenst om aan de bemestings- en veenormen te voldoen. Hij maakt daarom bezwaar tegen de geplande verbreding van de watergangen op zijn gronden. Deze zou zijn oppervlakte verkleinen.

Reactie:

Voor de verbreding en uitbreiding van een bestaande watergang ten behoeve van de uitvoerbaarheid van het Inpassingsplan is grond benodigd in de Papenwegse Polder die bij appellant in eigendom is. Appellant exploiteert daar een melkveebedrijf.

Er is 00.33.80 ha benodigd van de circa 6 hectare die appellant in eigendom heeft in de Papenwegse Polder. Van het perceel kadastraal bekend gemeente Voorschoten, sectie A, nummer 347 is 00.18.20 ha benodigd (totaal groot 01.40.60 ha). Er is 00.04.90 ha benodigd van het perceel kadastraal bekend gemeente Voorschoten, sectie A, nummer 4337 (totaal groot 00.71.50 ha). Verder is 00.10.70 ha benodigd

van het perceel kadastraal bekend gemeente Voorschoten, sectie A, nummer 345 (totaal 00.92.40 ha groot). De grond die in eigendom blijft bij appellant, blijft goed bereikbaar. De van appellant benodigde grond betreft slechts een klein deel van de totale bij de bedrijfsvoering van appellant betrokken gronden in de Papenwegse Polder. De bedrijfsvoering van appellant komt niet in gevaar.

In de Duivenvoordse Veenzijdse polder pacht appellant 20 hectare grond. Appellant heeft op dit moment deze grond in pacht voor een periode van één jaar. Deze pacht wordt na dit jaar opgezegd. Dat is niet direct het gevolg van het Inpassingsplan, maar van het feit dat de Stichting de Horsten de grond gaat verpachten aan eigen pachters die in het kader van weidevogelcompensatie ten behoeve van de RijnlandRoute voor 10 hectare weidevogelbeheermaatregelen gaan nemen.

Het streven van Provinciale Staten is gericht op de minnelijke verwerving van de benodigde gronden voor de aanleg van de RijnlandRoute. Indien niet tot minnelijke overeenstemming kan worden gekomen, zal tot onteigening worden overgegaan, waarbij volledige schadeloosstelling uitgangspunt is.

49 F.M. Veendorp en R. Moorman

*Appellanten zijn woonachtig aan de Rijksstraatweg 167 en 169 (2245 AA) te Wassenaar. De woning van appellanten ligt op circa 32 meter van het huidige tracé van de A44 en op circa 26 meter van het toekomstige tracé van de A44. De woning ligt voorts op circa 22 meter van de oostelijke parallelweg en op circa 17 meter van de toekomstige oostelijke parallelweg. De situatie van appellanten is weergegeven op **bijlage 58** bij dit verweerschrift.*

Het beroep van appellanten richt zich tegen het Besluit hogere grenswaarden en tegen het Tracébesluit A44.

De zienswijze van appellanten over het ontwerpbesluit hogere grenswaarden is behandeld in de Nota van Antwoord Inpassingsplan in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder A178 (aanvullend voor appellanten). De zienswijze van appellanten over het ontwerp Tracébesluit A44 is behandeld in de Nota van Antwoord Tracébesluit A44 in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder Z-58 (aanvullend voor appellanten).

Beroepsgronden

- 49.1 Volgens appellanten leidt realisatie van de RijnlandRoute tot een intensivering van het door de A44 geproduceerde geluid. Volgens appellanten had met behulp van metingen een vergelijking gemaakt moeten worden tussen de heersende waarden en de te verwachten waarden. Er is ontoereikend gemotiveerd dat ter plaatse van hun woningen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is gewaarborgd, aldus appellanten.

Reactie:

De RijnlandRoute en de aanpassingen aan de A44 zijn nog niet gerealiseerd. Reeds om deze reden is het onmogelijk om door middel van metingen een vergelijking te maken tussen de heersende waarden en de te verwachten waarden.

De akoestische gevolgen van de realisatie van de RijnlandRoute en de aanpassingen aan de A44 zijn uitvoerig in beeld gebracht door verweerders. Provinciale Staten hebben overeenkomstig de Wet geluidhinder onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de realisatie van de verbindingsweg A4-A44. Uit dit onderzoek volgt dat ter plaatse van de woningen van appellanten aan de Rijksstraatweg 167 en 169 geen overschrijding plaatsheeft van de in de Wet geluidhinder opgenomen voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Zie Bijlagen-rapport behorend tot Akoestisch onderzoek PIP RijnlandRoute d.d. 8 oktober 2014, blz. 17 en 18 (de woningen van appellanten zijn hier aangegeven onder de nrs. 10872 en 10874). Het Bijlagen-rapport behorend

tot Akoestisch onderzoek PIP RijnlandRoute is opgenomen als bijlage 4 bij de toelichting op het Inpassingsplan.

Ter hoogte van Maaldrift komt een nieuw knooppunt Ommedijk. Dit knooppunt sluit de A44 aan op de nieuwe provinciale verbindingsweg naar de A4. De aanleg van het nieuwe knooppunt Ommedijk vormt een wijziging van de bestaande A44. Daarom is in het Tracébesluit A44 onderzocht wat de effecten van deze wijziging zijn op de geluidsbelastingen Lden:gpp bij de woningen van appellanten, geldend bij de huidige geluidproductieplafonds. Dit onderzoek is verricht overeenkomstig de systematiek zoals neergelegd in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Uit het onderzoek volgt dat de geluidsbelasting op de woning Rijksstraatweg 167 in de huidige situatie 74 dB Lden:gpp bedraagt. De geluidsbelasting op de woning Rijksstraatweg 169 bedraagt in de huidige situatie 73 dB Lden:gpp. Door het treffen van de in het Tracébesluit A44 opgenomen maatregelen (het aanbrengen van een geluidsreducerend wegdek) wordt de geluidsbelasting na realisering van het knooppunt Ommedijk voor beide woningen verlaagd tot 70 dB Lden:gpp.

Zie Akoestisch onderzoek Tracébesluit A44 RijnlandRoute, hoofdrapport, Bijlage A, blz. 4. Het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A44 RijnlandRoute, hoofdrapport is opgenomen als bijlage 6 bij de Toelichting bij het Tracébesluit A44.

Nu geen overschrijding plaatsheeft van de in de Wet geluidhinder opgenomen voorkeursgrenswaarde van 48 dB en de geluidsbelasting (Lden:gpp) ter plaatse van de woningen van appellanten na het treffen van de in het Tracébesluit A44 opgenomen maatregelen wordt verlaagd, is volgens verweerders een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen van appellanten gegarandeerd.

- 49.2 Appellanten stellen dat een forse toename ontstaat van het verkeer op de westelijke parallelweg van de Rijksstraatweg als gevolg van het wegvallen van de oprit op de A44 ter hoogte van de Leidse wijk Stevenschhof. Volgens appellanten ontstaat hierdoor een grotere druk op het lokale wegennet, dat weer effecten zal hebben op het kruispunt Rozenweg-A44/N44 en de woningen van appellanten. Ten onrechte is geen onderzoek verricht naar het sluipverkeer, aldus appellanten.

Reactie:

In de huidige situatie maken er twee verkeerstromen gebruik van de westelijke parallelweg; bestemmingsverkeer tussen Leiden en Wassenaar en sluipverkeer vanuit Katwijk en de Bollenstreek. De aanleg van de RijnlandRoute zorgt voor een afname van 30% van het verkeer over de gecombineerde parallelwegen.

Bestemmingsverkeer vanuit Leiden Zuid (Stevenshof) met de bestemming Wassenaar, zal naar verwachting gebruik blijven maken van de westelijke parallelweg. De RijnlandRoute geeft echter verkeer vanuit Leiden Zuid (Stevenshof) met een verder weggelegen bestemming (bijvoorbeeld Den Haag of Leidschendam-Voorburg), dat in de huidige situatie gebruik maakt van de westelijke parallelweg, een goed alternatief via de A44 door de verbetering van de doorstroming op Knooppunt Leiden-West. Bij dit bestemmingsverkeer kan bovendien nog onderscheid worden gemaakt tussen verkeer met een bestemming in het noorden of westen van Den Haag (dat net als in de huidige situatie in beperkte mate gebruik zal maken van de westelijke parallelweg) en verkeer met een bestemming in het zuiden of oosten van Den Haag. Dit bestemmingsverkeer zal gebruik gaan maken van de RijnlandRoute. Het bestemmingsverkeer vanuit Leiden Zuid over de westelijke parallelweg zal dus fors afnemen na realisatie van de RijnlandRoute.

Na aanleg van de RijnlandRoute zal ook het sluipverkeer over de westelijke parallelweg afnemen. De doorstroming op de N206, aansluiting Leiden-West en dan de A44 wordt met de RijnlandRoute immers aanzienlijk beter. De behoefte aan een sluiproute is daardoor veel minder.

Bovendien is er een bestuurlijke overeenkomst gesloten tussen de gemeente Wassenaar en de provincie Zuid-Holland voor de RijnlandRoute. Hierin zijn ook afspraken gemaakt ten aanzien van toekomstig sluipverkeer op de Ommedijkseweg/Rijkstraatweg. Afgesproken is dat de gemeente Wassenaar door een extern deskundige verkeerstellingen laat uitvoeren op de westelijke parallelweg gedurende twee weken in de maand november vanaf een jaar voor de start van de aanleg tot en met de eerste twee jaar na opening van de RijnlandRoute. De gemeente en de provincie zijn overeengekomen dat als er een onverwachte stijging van verkeer wordt waargenomen (ongewenst sluipverkeer) die moet worden toegeschreven aan de realisatie van de RijnlandRoute, zij in onderlinge afstemming maatregelen nemen om dit sluipverkeer tegen te gaan.

Zie Artikel 4 van de Bestuursovereenkomst RijnlandRoute, die als bijlage 14 is overgelegd.

- 49.3 Met betrekking tot de luchtkwaliteit wordt door appellanten opgemerkt dat saldering geen uitkomst kan bieden voor de delen van het tracé waar de luchtkwaliteit zal verslechteren en waar deze al slecht is. Appellanten stellen in dit verband dat individuele belangen bij saldering worden veronachtzaamd. Een motivering ontbreekt, nu er in de toelichting op het Tracébesluit A44 enkel wordt medegedeeld dat de RijnlandRoute is aangemeld in het kader van de NSL.

Reactie:

Anders dan appellanten stellen is geen sprake van saldering. Hetgeen appellanten op dit punt naar voren hebben gebracht kan reeds om deze reden niet worden gevolgd.

De RijnlandRoute is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Zie 6^e NSL Melding 2014, projectnummers 2002, 2003, 2004, 2004a en 2004b.

Op basis daarvan wordt geborgd dat van overschrijding van grenswaarden op het punt van luchtkwaliteit geen sprake is. Ingevolge artikel 5.16, lid 3., Wm vindt daarom geen afzonderlijke toets plaats aan de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden. Het NSL zorgt ervoor dat overal in Nederland aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan, ook ter plaatse van de woningen van appellanten.

- 49.4 Volgens appellanten is de indruk, dat het Tracébesluit A44 geen overschrijding van het geluidsplafond tot gevolg heeft, onjuist dan wel achterhaald nu in het Tracébesluit A44 een geluidswerende maatregel is opgenomen (dubbellaags Zoab). Volgens appellanten moet een situatie zonder reducerende maatregelen het uitgangspunt zijn, waarna kan worden bepaald wat de meest (kosten)effectieve oplossing is.

Reactie:

Zoals hiervoor onder 49.1 is aangegeven, vormt de aanleg van het nieuwe knooppunt Ommedijk een wijziging van de bestaande A44. Daarom is in het Tracébesluit A44 onderzocht wat de effecten van deze wijziging zijn op de geluidsbelastingen (Lden:gpp) bij de woningen van appellanten geldend bij de huidige geluidproductieplafonds.

Dit onderzoek is verricht overeenkomstig de systematiek zoals opgenomen in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Concreet betekent dit dat nagegaan wordt of er door het treffen van geluidswerende maatregelen voor gezorgd kan worden dat aan de geldende geluidsproductieplafonds voldaan kan blijven worden, ondanks het feit dat de wijziging leidt tot een toename van de verkeersintensiteit op de weg. In het Tracébesluit A44 heeft dit ertoe geleid dat het aanbrengen van een geluidsreducerend wegdek is voorgeschreven. In vergelijking met de huidige situatie leidt dit voor de woningen van appellanten tot een verlaging van de geluidsbelasting.

Het door appellanten gewenste uitgangspunt waarbij wordt uitgegaan van een situatie zonder reducerende maatregelen, waarna bepaald kan worden wat de meest (kosten)effectieve oplossing is, is in strijd met de systematiek zoals opgenomen in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer en kan daarom niet worden gevolgd.

- 49.5 Appellanten stellen dat in de Nota van Antwoord bij het Tracébesluit A44 niet nader is onderbouwd waaruit volgt dat slijtage van het dubbellaags Zoab is meegenomen in de akoestische berekeningen. Verder lijkt in het akoestisch onderzoek geen rekening te zijn gehouden met de omstandigheid dat de omliggende opstallen, die volgens appellanten thans een geluidsreducerend effect hebben, worden gesloopt.

Reactie:

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012. Hierin is een wegdekcorrectie opgenomen voor toepassing van dubbellaags Zoab. De slijtage c.q. levensduur van het wegdek is verdisconteerd in deze waarde.

Met de sloop van de omliggende opstallen is in het akoestisch onderzoek wel degelijk rekening gehouden. De te slopen woningen en objecten staan genoemd in artikel 5 van het Tracébesluit A44 en zijn ook opgenomen op de bij het Tracébesluit A44 behorende kaarten. Dat in het akoestisch onderzoek daadwerkelijk rekening is gehouden met de sloop van deze woningen en objecten blijkt uit het feit dat deze woningen en objecten niet voorkomen op de detailafbeeldingen in het akoestisch onderzoek.

Zie bijvoorbeeld afbeelding 16 uit het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A44 RijnlandRoute, hoofdrapport. Het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A44 RijnlandRotue, hoofdrapport is opgenomen als bijlage 6 bij de Toelichting op het Tracébesluit A44.

- 49.6 Appellanten stellen dat hun woningen behoren tot het Rijksmonument boerderij Bouwlust. Volgens appellanten is in de Nota van Antwoord bij het Tracébesluit A44 ten onrechte overwogen dat geen sprake is van een direct fysieke aantasting van het monument. Appellanten wijzen er in dit verband op dat een deel van hun perceel – en daarmee het monument – wordt geraakt door de aanpassingen aan de A44. Volgens appellanten had de monumentale status van deze boerderij betrokken moeten worden in het Tracébesluit A44.

Reactie:

Boerderij Bouwlust is aangewezen als Rijksmonument. De boerderij ligt buiten de grenzen van het Tracébesluit A44 en wordt daarom niet geraakt door de aanpassingen aan de A44. De boerderij is in het monumentenregister geregistreerd onder nummer 38393. Uit het register volgt dat alleen de boerderij is beschermd. Aan het perceel waarop de boerderij is gelegen, is geen ensemblewaarde toegekend. Het perceel zelf wordt daarom niet beschermd door de Monumentenwet 1988.

De stelling van appellanten dat de monumentale status van Boerderij Bouwlust niet is betrokken in het Tracébesluit A44 is onjuist. In de Toelichting op het Tracébesluit A44 wordt uitdrukkelijk ingegaan op de monumentale status van deze boerderij.

Toelichting op het Tracébesluit A44, par. 6.3.2.

- 49.7 Appellanten betogen dat het Rijksmonument wordt aangetast door de toekomstige waterstand na realisering van de aanpassingen aan de A44. Uit onderzoek van de provincie zou verder blijken dat de boerderij schade oploopt door de aanpassingen van de A44.

Reactie:

In verband met de aanpassingen van de A44 wordt de watergang tussen de Rijksstraatweg en het Rijksmonument Bouwlust geherprofileerd. De watergang wordt versmald en verschuift richting de boerderij. De geohydrologische gevolgen hiervan zijn onderzocht. De resultaten van het onderzoek zijn neergelegd in de notitie 'Kwalitatieve beoordeling geohydrologische effecten twee locaties RijnlandRoute (Achterweg 30 en Rijksstraatweg 167), d.d. 17 september 2014.

De notitie wordt overgelegd als **bijlage 59** bij dit verweerschrift.

Uit de notitie blijkt dat een verschuiving van de watergang gevolgen kan hebben voor de boerderij. Blijkens de notitie worden deze effecten voorkomen door het plaatsen van een damwand. Deze damwand is weergegeven op kaartblad 1 bij het Tracébesluit A44. Kaartblad 1 behoort tot het Tracébesluit A44. De aanleg van de damwand is daarmee verzekerd.

Het onderzoek van de provincie waarnaar appellanten verwijzen is niet opgenomen als bijlage bij het beroepschrift. Ook anderszins is het onderzoek niet bekend bij verweerders. De stelling van appellanten dat uit onderzoek van de provincie zou blijken dat de boerderij schade oploopt door aanpassingen van de A44 kan om deze reden niet worden gevolgd.

- 49.8 Volgens appellanten leidt de toename van verharding en de afname van (boezem)watercompensatie tot negatieve effecten op de monumentale boerderij. Ten onrechte zouden deze effecten niet in beeld zijn gebracht.

Reactie:

Toename van verharding, evenals de benodigde compensatie, wordt in het gehele project per peilgebied en niet op perceelsniveau inzichtelijk gemaakt. Het verlies aan

(boezem)watercompensatie wordt, in overleg met de waterbeheerder, eveneens gecombineerd tot een totaalopgave die niet voor elk perceel is uitgesplitst.

De effecten van het versmallen en verplaatsen van de watergang tussen de Rijksstraatweg en de boerderij zijn onderzocht. Gewezen wordt naar hetgeen hiervoor is opgemerkt onder 49.7.

- 49.9 Appellanten zijn gerechtigd tot een aantal agrarische percelen in de Papenwegse Polder. Zij achten niet inzichtelijk wat de effecten van een wijzigend grondwaterpeil zijn voor de agrarische sector in dit gebied.

Reactie:

De percelen van appellanten in de Papenwegse Polder liggen buiten de invloedssfeer van de te verwachten grondwaterstandsveranderingen. Verweerders wijzen in dit verband naar het gestelde in het Deelrapport Water TB's/PIP RijnlandRoute, blz. 31.

Het Deelrapport Water TB's/PIP RijnlandRoute is opgenomen als bijlage 11 bij de Toelichting op het Tracébesluit A44.

- 49.10 Volgens appellanten is het plan zo krap ingetekend dat het plan in praktische zin niet uitvoerbaar zal zijn. Zo zal de ventweg perceelinwaarts worden verlegd en op de plaats van de huidige berm en sloot komen te liggen. Volgens appellanten is onduidelijk of deze sloot eveneens perceelinwaarts zal worden verplaatst. Er is volgens appellanten geen ruimte meer voor een berm. Appellanten achten dit onaanvaardbaar.

Reactie:

Zoals hiervoor is aangegeven onder 49.7 wordt de bestaande watergang versmald en perceelinwaarts verschoven. Anders dan appellanten stellen is er na verplaatsing van de sloot nog steeds ruimte voor een berm.

- 49.11 De plankaart geeft volgens appellanten een vertekend beeld. Appellanten stellen dat het gehele plan een veel groter beslag heeft op de gronden van appellanten dan nu wordt voorgesteld. Dit achten zij in strijd met een goede ruimtelijke ordening, onzorgvuldig en in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Reactie:

De op de plankaart weergegeven plangrens geeft het maximale ruimtebeslag weer dat nodig is in verband met de realisatie van het plan. Het gehele plan zal geen groter beslag innemen op de gronden van appellanten.

- 49.12 De getrokken plangrenzen en de bepaling of woningen wel of niet geamoveerd dienen te worden berusten naar de mening van appellanten op volstrekte willekeur. Zo wordt er volgens appellanten bij hen "geknepen", terwijl een bijzonder ruime berm bij hun rechterburen verwijdering van het pand noodzakelijk lijkt te maken. Appellanten achten deze willekeur in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Reactie:

De gevels van de omliggende panden van appellanten, waaronder het pand aan de rechterzijde, liggen dicht op de Rijksstraatweg. Daarom worden deze panden fysiek geraakt door verlegging van de ontsluitingsweg. Van het "knijpen" van het ontwerp is geen sprake.

- 49.13 Appellanten stellen dat het bestemmingsplan "Landelijk Gebied 2004" van de gemeente Wassenaar een minimumafstand voorschrijft van 150 meter van bouwwerken tot de Rijksstraatweg en de A44-N44, gemeten uit de as van de dichtstbijgelegen rijbaan. Uitgaande van dit afstandscriterium en de daarmee samenhangende waarborg voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en goede ruimtelijke ordening, dienen de verkeersbestemming en het plangebied te worden uitgebreid, totdat het plangebied de gehele invloedssfeer van de beoogde ontwikkeling dekt.

Reactie:

De afstand tussen de woningen van appellanten tot de Rijksstraatweg en de A44-N44 voldoet in de huidige situatie niet aan de in het bestemmingsplan "Landelijk Gebied 2004" opgenomen minimumafstand. Er is sprake van een historisch gegroeide situatie die planologisch wordt gedekt door het overgangsrecht. Uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening bestaat geen reden om de verkeersbestemming en het plangebied uit te breiden.

50 W.J. Verboon en D. Versteeg

*Appellanten zijn woonachtig aan de Rhijnhofweg 8 te Oegstgeest, op circa 15 meter van de dichtstbijzijnde plangrens, naast de locatie waar de nieuwe af- en oprit is geprojecteerd als verbinding tussen de A44 en de N206. De situatie van appellanten is aangegeven op **bijlage 60** bij dit verweerschrift.*

De zienswijze van appellanten over het ontwerp-Tracébesluit A44 is behandeld in de Nota van Antwoord Tracébesluit A44 in hoofdstuk 3 (thematisch) en onder Z-34 (aanvullend voor appellanten).

Het beroep van appellanten richt zich tegen het Tracébesluit A44.

Beroepsgronden Tracébesluit A44

- 50.1 Appellanten stellen dat in de Nota van Antwoord niet is verwezen naar enig concreet onderzoek waaruit de noodzaak van de extra op- en afrit, die tegenover hun woning zal worden gerealiseerd, blijkt.

Reactie:

In het ontwerp van de nieuwe configuratie van Knoop Leiden-West wordt de toerit naar de A44 (Den Haag) "omgeklapt" van ten noorden, naar ten zuiden van de Ir. G. Tjalmaweg. Hierdoor kan de afrit ten noorden van de Ir. G. Tjalmaweg dichter tegen de A44 worden aangelegd.

Ten zuiden van de Ir. G. Tjalmaweg wordt verder een nieuwe afrit aangelegd. Feitelijk ontstaat hierdoor een dubbele afrit: een afrit vanuit Amsterdam met een rechtsafbeweging in de richting Leiden (zuidelijk kwadrant) en een afrit vanuit Amsterdam met een rechtsafbeweging in de richting Katwijk (noordelijk kwadrant).

Zie voor een weergave van de huidige en de toekomstige situatie de foto en situatietekening zoals aangegeven op **bijlage 61** bij dit verweerschrift.

Ten behoeve van het MER 2^e fase zijn de verkeersstromen van de Knoop Leiden-West in beeld gebracht. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in het rapport 2^e Fase MER RijnlandRoute, achtergrondrapport verkeer. Uit dit onderzoek blijkt dat de Knoop Leiden-West in de huidige vormgeving niet in staat is om de toekomstige hoeveelheid verkeer te kunnen afwikkelen, mede vanwege de ligging van veel kruispunten op geringe afstand van elkaar.

Zie 2^e fase MER RijnlandRoute, achtergrondrapport verkeer (bijlage 1C bij de Toelichting op het Tracébesluit), blz. 18.

In het onderzoek wordt geconcludeerd dat een structureel andere vormgeving nodig is om in de toekomst tot een acceptabele verkeersafwikkeling te komen. Er heeft daarom een nader onderzoek plaatsgevonden naar de vormgeving van de Knoop Leiden-West in de eindbeeldvarianten Zoeken naar Balans en Churchill Avenue.

Zie Tweede fase MER RijnlandRoute, achtergrondrapport verkeer, versie 2.0, Bijlagenboek (bijlage 1C bij de Toelichting op het Tracébesluit), bijlage 2.

Hieruit kwam als belangrijkste aanpassing naar voren dat de zwaarste linksaf-bewegingen door middel van extra bogen omgezet moeten worden naar rechtsaf-bewegingen. Rechtsaf-bewegingen leggen op kruispunten veel minder beslag op de beschikbare capaciteit dan linksaf-bewegingen. Dit heeft geleid tot de in het Tracébesluit A44 opgenomen wijziging van de Knoop Leiden-West.

Uit het vorenstaande volgt dat de noodzaak van de extra op- en afrit, die tegenover de woning van appellanten zal worden gerealiseerd, wel degelijk is onderzocht.

- 50.2 Appellanten stellen dat uit het Bijlagenboek bij het achtergrondrapport Verkeer 2.0 blijkt dat er in de referentiesituatie (2020) in de ochtendspits weinig afwikkelingsproblemen zijn tussen Katwijk en de Knoop Leiden-West. Eventuele problemen worden volgens appellanten in de toekomst alleen maar minder, aangezien het verkeer over de A44 zal doorrijden naar knooppunt Maaldrift. Uit niets blijkt dat dan nog een extra afrit noodzakelijk is, aldus appellanten.

Reactie:

De minister verwijst naar de reactie onder 50.1. Uit onderzoek blijkt dat de Knoop Leiden-West in de huidige vormgeving niet in staat is om de toekomstige hoeveelheid verkeer als gevolg van de RijnlandRoute te kunnen afwikkelen, mede vanwege de ligging van veel kruispunten op geringe afstand van elkaar. De verwijzing door appellanten naar de referentiesituatie (2020) is niet relevant, aangezien het realiseren van de RijnlandRoute hierin niet is meegenomen.

- 50.3 Door de verplaatsing van de oprit van de N206 – Plesmanlaan naar de zuidkant moet het verkeer vanuit Leiden richting Den Haag volgens appellanten een linksaf-beweging maken. Volgens appellanten wordt hierdoor de ene linksaf-beweging simpelweg vervangen door de andere.

Reactie:

Uit het hiervoor onder 50.1 genoemde onderzoek naar de verkeersstromen dat is uitgevoerd ten behoeve van de MER 2^e Fase blijkt dat de intensiteit van de

linksafbeweging vanuit Leiden richting Den Haag zowel in de ochtend- als in de avondspits vele malen lager is dan de intensiteit van de linksafbeweging vanuit Katwijk richting de A44 Zuid.

Zie Tweede fase MER RijnlandRoute, achtergrondrapport verkeer, versie 2.0, Bijlagenboek (bijlage 1C bij de Toelichting op het Tracébesluit), figuur 4.1.

Daarnaast moet het verkeer vanuit Katwijk richting de A44 Zuid in de huidige situatie niet alleen het doorgaand verkeer doorkruisen, maar ook nog eens het afslaand verkeer richting Leiden. Van het simpelweg vervangen van de ene linksafbeweging door de andere is geen sprake.

- 50.4 Appellanten stellen dat onvoldoende is aangetoond en geborgd dat een verkeersveilige situatie op de wegen direct voor hun woning zal ontstaan, omdat de te treffen maatregelen ten behoeve van het attentieniveau van weggebruikers en de afname van snelheid nog niet nader zijn uitgewerkt.

Reactie:

Door de beperkte fysieke ruimte voldoet de afbouw van de snelheid bij de afritten met de krappe bogen in de aansluiting Leiden-West niet overal aan de ontwerprichtlijnen. De kans is daarom aanwezig dat verkeer met een te hoge snelheid het kruisingsvlak nadert. Om deze reden worden de krappe bogen voorzien van aanvullende bebording en bebakening. Hierdoor wordt het attentieniveau van de weggebruiker verhoogd. De zichtbaarheid van de krappe lus wordt verder vergroot door het toepassen van een grondwal en verlichting. Het verloop van de weg is hierdoor tijdig zichtbaar voor de weggebruiker.

Met het nemen van deze maatregelen ontstaat een verkeersveilige situatie ter plaatse van de woning van appellanten. Het feit dat de maatregelen nog nader uitgewerkt moeten worden, maakt dit niet anders. Het betreft een kwestie van uitvoering die thans niet aan de orde is.

Het treffen van voornoemde maatregelen is voorgeschreven in artikel 6 van het Tracébesluit A44. Anders dan appellanten stellen is het uitvoeren van deze maatregelen wel degelijk geborgd.

- 50.5 In het Tracébesluit A44 wordt de realisatie van de nieuwe op- en afrit bij Knoop Leiden West volgens appellanten ten onrechte beschouwd als het wijzigen van een bestaande hoofdweg. Volgens appellanten is sprake van de aanleg van een nieuwe hoofdweg. Daarom had de nieuw aan te leggen op- en afrit bij de Knoop Leiden West volgens appellanten eerst op de geluidplafondkaart opgenomen moeten worden, alvorens het ontwerp-Tracébesluit ter inzage mocht worden gelegd.

Reactie:

De fysieke uitbreiding van de Knoop Leiden West vormt een aanpassing van de bestaande A44. Van het aanleggen van een nieuwe hoofdweg is geen sprake.

De geluidplafondkaart geeft aan voor welke rijkswegen een geluidsproductieplafond geldt, of zal gaan gelden als de weg nog moet worden aangelegd. De fysieke uitbreiding van de Knoop Leiden West met een nieuwe op- en afrit vormt een aanpassing van de bestaande A44. Aangezien de A44 al is aangegeven op de geluidplafondkaart was aanpassing van deze kaart niet noodzakelijk alvorens het ontwerp-Tracébesluit ter inzage mocht worden gelegd.

- 50.6 Appellanten stellen dat in het akoestisch onderzoek voor hun woning ten onrechte is uitgegaan van de bestaande referentiepunten met bijbehorende geluidproductieplafonds. De effecten van de nieuwe op- en afrit zouden volgens appellanten ten onrechte buiten beschouwing zijn gelaten. Volgens appellanten zijn de bestaande referentiepunten verder zonder wettelijke grondslag naar buiten verplaatst.

Reactie:

Zoals hiervoor is aangegeven onder 50.5 vormt de fysieke uitbreiding van de Knoop Leiden West een aanpassing van de bestaande A44. Daarom is met toepassing van de systematiek zoals neergelegd in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer ten behoeve van het Tracébesluit A44 onderzocht wat de effecten van deze wijziging zijn op de geluidsbelastingen (Lden:gpp) bij de woning van appellanten bij de huidige geluidproductieplafonds.

Anders dan appellanten stellen, zijn bij dit onderzoek wel degelijk de effecten van de in het Tracébesluit A44 opgenomen nieuwe op- en afrit betrokken. De minister wijst in dit verband naar tabel 4 en 5 van het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A44 RijnlandRoute (hoofdrapport) en de daarbij behorende kaartbladen 2 en 3 waarop de nieuwe op- en afrit duidelijk is weergegeven.

Het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A44 RijnlandRoute (hoofdrapport) is opgenomen als bijlage 6 bij de Toelichting op het Tracébesluit A44.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting op de woning van appellanten in de huidige situatie 67 dB Lden:gpp bedraagt. Door het treffen van de in het Tracébesluit A44 opgenomen maatregelen (het aanbrengen van een geluidsreducerend wegdek en het plaatsen van geluidsschermen) wordt de geluidsbelasting na realisering van de nieuwe op- en afrit fors verlaagd, namelijk tot 61 dB Lden: gpp.

Zie Akoestisch onderzoek Tracébesluit A44 RijnlandRoute (hoofdrapport),
Bijlage A, bladzijde 3.

De aanleg van de nieuwe op- en afrit bij de Knoop Leiden West wijzigt de A44. Daarom zijn de bestaande referentiepunten en de daarbij behorende geluidproductieplafonds bij de nieuwe op- en afrit naar buiten toe verplaatst op grond van artikel 11.19, lid 4, van de Wet milieubeheer. De stelling van appellanten dat de bestaande referentiepunten zonder wettelijke grondslag zijn verplaatst kan niet worden gevolgd.

- 50.7 Naar aanleiding van de zienswijze van appellanten zijn nieuwe berekeningen gemaakt van de geluidsbelasting. Hieruit volgt dat zonder maatregelen sprake is van een toename van de geluidsbelasting, maar dat er na het treffen van maatregelen sprake zal zijn van een afname van de geluidsbelasting. Appellanten vinden het opvallend dat in Tabel 12 en 14 van het Akoestisch onderzoek (deelrapport specifiek) het scherm van 2 meter hoog en 80 meter lang op de westelijke rijbaan niet wordt genoemd. Wel wordt een scherm van 160 meter lang en 2 meter hoog op de westelijke rijbaan tussen km 18,0 en km 18,2 genoemd. Volgens appellanten rijst hiermee de vraag of de maatregelafweging en/of de geluidsberekening wel correct zijn uitgevoerd.

Reactie:

In artikel 7 van het Tracébesluit A44 is realisering van een aantal overdrachtsmaatregelen voor de A44 voorgeschreven. De woning van appellanten bevindt zich in onderzoeksgebied 4 (Westzijde A44 nabij Oude Rijn). Voor onderzoeksgebied 4 is gekozen voor Maatregelvariant B.

Ter plaatse van de woning van appellanten bestaat deze variant uit het realiseren van een scherm van 160 meter lang en 2 meter hoog op de westelijke rijbaan tussen km 18,0 en 18,2. Zoals appellanten ook aangeven is dit scherm als zodanig opgenomen in Tabel 12 en 14 van het Akoestisch onderzoek (deelrapport specifiek). Het scherm is verder weergegeven op de kaartbladen 2, 3 en 5 van bijlage C bij het Akoestisch onderzoek Tracébesluit A44 RijnlandRoute (deelrapport specifiek).

Dit onderzoek is opgenomen als bijlage 6 bij de Toelichting op het Tracébesluit A44.

Bij de maatregelafweging en geluidsberekening is gerekend met plaatsing van dit scherm.

Akoestisch onderzoek Tracébesluit A44, deelrapport specifiek, blz. 44, bijlage 6 bij de Toelichting op het Tracébesluit A44.

De verwijzing van appellanten naar een scherm van 2 meter hoog en 80 meter lang op de westelijke rijbaan kan de minister niet volgen. Plaatsing van een dergelijk scherm is nooit aan de orde geweest. Wellicht doelen appellanten op het plaatsen van een 1 meter hoog en 80 meter lang scherm op de westelijke rijbaan. Het plaatsen van dit scherm is, in combinatie met de plaatsing van andere schermen, onderzocht om na te gaan of aan de voor de woning van appellanten geldende toetswaarde kan worden voldaan. Het plaatsen van een dergelijk scherm is echter afgewezen na het doorlopen van de doelmatigheidstoets.

Akoestisch onderzoek Tracébesluit A44 (deelrapport specifiek), blz. 42, bijlage 6 bij de Toelichting op het Tracébesluit A44.

Anders dan appellanten stellen, is de maatregelafweging en/of de geluidsberekening wel degelijk correct uitgevoerd.

- 50.8 De toezegging in de Nota van Antwoord tot het herplanten van bomen en hagen is volgens appellanten weinig waard, nu is voorzien in water tussen het talud en hun woning.

Reactie:

Artikel 13, lid 1, onder d, van het Tracébesluit A44 bepaalt dat de wegbermen van de A44 worden voorzien van bomen en hagen van gebiedseigen beplanting. Zoals ook blijkt uit de bij het Tracébesluit A44 behorende 'Inpassingsvisie en landschapsplan RijnlandRoute' verzet het water dat is voorzien tussen het talud en de woning van appellanten zich niet tegen de aanplant van deze bomen en hagen.

Zie Inpassingsvisie en landschapsplan (bijlage 9 bij de Toelichting op het Tracébesluit A44), blz. 98 en 99.

De in de Nota van Antwoord opgenomen toezegging dat de berm van de toerit van de Ir. G. Tjalmaweg naar de A44 zal worden aangeplant met bomen en hagen wordt nagekomen.

- 50.9 Volgens appellanten blijkt verder niet op welke wijze de visuele hinder op het talud en de snelweg wordt verminderd. Appellanten stellen dat zij vanuit hun woning direct zicht zullen hebben op de wegvakken en dat koplampen van auto's op de afrit tegen hun woning zullen schijnen.

Reactie:

Hiervoor onder 50.8 is aangegeven dat de wegberm van de toerit van Ir. G. Tjalmaweg naar de A44 wordt voorzien van bomen en hagen van gebiedseigen

bepanting. Gelet hierop zal vanuit de woning van appellanten geen direct zicht zijn op de wegvakken.

De afrit op de A44 vanuit Amsterdam naar de Ir. G. Tjalmaweg richting Leiden wordt in het kader van de verkeersveiligheid voorzien van een grondwal. Hierdoor zullen de koplampen van auto's op de afrit niet tegen de woning van appellanten kunnen schijnen. Het realiseren van de grondwal is voorgeschreven in artikel 6, lid 2, van het Tracébesluit A44. De grondwal is verder weergegeven op de 'Inpassingsvisie en landschapsplan RijnlandRoute'.

Zie Inpassingsvisie en landschapsplan (bijlage 9 bij de Toelichting op het Tracébesluit A44), blz. 98 en 99.

- 50.10 Het bevreemdt appellanten dat in de Nota van Antwoord wordt opgemerkt dat de provincie met hen in contact is getreden, nu tot op heden door de betrokken overheden overleg is afgehouden.

Reactie:

Per abuis is in de Nota van Antwoord opgemerkt dat de provincie in overleg is getreden met appellanten. Aangezien geen sprake is van een fysieke aantasting van een woning, object of perceel heeft geen overleg plaatsgevonden met appellanten.

51 Voorham Bronbemaling B.V. e.a.

Appellanten zijn gevestigd aan de Rijksweg 179 te (2245 VK) Wassenaar. Ter plaatse wordt een bronbemaling bedrijf geëxploiteerd. Het bedrijf ligt in de huidige situatie op circa 26 meter en in de toekomstige situatie op circa 24 meter ten zuiden van de A44. Het bedrijf ligt in de huidige situatie op 18 meter van de parallelweg, en in de toekomstige situatie op 14 meter van de parallelweg. De situatie van appellanten is aangegeven op bijlage 62 bij dit verweerschrift.

Het beroep van appellanten richt zich tegen de Tracébesluiten A4 en A44.

De zienswijze van appellanten omtrent de ontwerp-tracébesluiten is behandeld in de Nota van Antwoord ontwerp-tracébesluiten onder hoofdstuk 3 (thematisch) en onder 4.2.3 (aanvullend voor appellante).

Beroepsgronden

- 51.1 Appellanten handhaven hun bezwaar tegen het ontwerpplan omdat het gedeeltelijk over hun grond zal lopen. Daardoor zullen appellanten een stuk van hun terrein verliezen, waaronder ook een groot aantal parkeerplaatsen. Appellanten kunnen ten gevolge daarvan niet meer richting Leiden / Stevenshof rijden (extra kosten) en de nieuw geplande in/uitrit is moeilijk te bereiken voor de grotere vrachtauto's die bij hen op het terrein komen laden en lossen. Appellanten wijzen op de (te) grote economische en financiële impact van het plan voor hun bedrijf.

Reactie:

Om het wegontwerp te realiseren is een deel van het terrein van appellanten benodigd. Het gaat om een strook grond van circa 00.00.30 hectare. De omvang van de totale eigendom van appellanten ter plaatse bedraagt 00.56.00 hectare. De benodigde strook grond is gelegen aan de voorzijde (noordzijde) van het perceel.

De minister streeft ernaar om dit stuk grond minnelijk te verwerven, waarbij volledige schadeloosstelling het uitgangspunt is. Indien dat niet mogelijk blijkt, dan zal het onteigeningsinstrument moeten worden ingezet. Het te verwerven stuk grond heeft geen invloed op de bruikbaarheid van de rest van het perceel of de bedrijfsvoering van appellanten.

Door de verwerving van de voor de aanleg van de RijnlandRoute benodigde strook grond, verdwijnen aan de noordzijde van het perceel en langs de toegangsweg van appellanten circa 6 tot 10 parkeerplaatsen. De minister is in overleg met appellanten over het verkopen aan appellanten van naburig gelegen percelen die de minister

eveneens in het kader van de aanleg van de RijnlandRoute heeft aangekocht. Op die percelen kunnen appellanten dan nieuwe parkeergelegenheid realiseren.

In het Tracébesluit A44 is voorzien in een versmalling van de bestaande inrit. Deze versmalling maakt het ten opzichte van de huidige situatie lastiger voor vrachtwagens om het perceel van appellant te bereiken. Dit blijft echter wel mogelijk. Daarnaast is van belang dat in het Tracébesluit in artikel 16 een Uitmeet- en flexibiliteitsbepaling is opgenomen. Op basis hiervan is er ruimte om de inrit dusdanig in te richten dat er voldoende ruimte is voor de benodigde draaicirkels van vrachtwagens.

Voor wat betreft de gevolgen van de aanleg van de RijnlandRoute voor de ontsluiting van appellanten is het volgende van belang. Allereerst heeft de aanleg van de RijnlandRoute geen gevolgen voor de ontsluiting van appellanten richting Wassenaar/Den Haag. De ontsluiting in deze richting blijft ongewijzigd.

In de toekomstige situatie zal echter de ontsluiting richting Leiden/Stevenshof wel wijzingen. De omrijdafstand is afhankelijk van de exacte bestemming. De huidige kortste route naar Stevenshof is via de oostelijke parallelweg (Rijksstraatweg). Deze route bedraagt tot de rotonde Stevenshofdreef 1,7 kilometer. In de toekomstige situatie is de route via de oostelijke parallelweg niet meer bereikbaar voor appellanten waardoor een omrijdbeweging noodzakelijk is. Appellanten moeten in de toekomstige situatie via de oostelijke parallelweg eerst terug rijden richting Wassenaar alvorens via de westelijke parallelweg richting de wijk Stevenshof kan worden gereden. De afstand tot aan de rotonde Stevenshofdreef bedraagt dan circa 4,9 kilometer en daarmee is de omrijdafstand ruim 3,2 kilometer. Een andere optie, met name voor de bestemming Leiden/N206 is via de N44/A44 richting Leiden/Amsterdam en dan via de aansluiting Leiden-West/Plesmanlaan. In de huidige situatie is de kortst mogelijke route tot aan de Plesmanlaan/N206 circa 2,6 kilometer. Deze route bedraagt in de toekomstige situatie 5,3 kilometer. Daarmee ontstaat een omrijdafstand van circa 2,7 kilometer, echter wel grotendeels via het snellere hoofdwegennet.

Ten slotte geldt voor de ontsluiting voor de richting Utrecht (de A4) dat met de RijnlandRoute een aanzienlijke verbetering van de bereikbaarheid ontstaat. Appellanten hoeven niet langer met commercieel transport door Leiden of over de N44 (met diverse kruispunten), maar kunnen via de RijnlandRoute gebruik maken van een snelle ontsluiting naar de A4. De weg waar appellanten zijn gevestigd is bovendien in de huidige situatie een doorgaande route met lokaal bestemmingsverkeer. Dit wordt een doodlopende weg, waardoor commercieel (vracht)verkeer van en naar appellanten niet langer gehinderd wordt door lokaal verkeer. Appellanten profiteren dus ook van de aanleg van de RijnlandRoute.

Kortom, in één van de richtingen vanaf het perceel van appellanten is sprake van een omrijdafstand in de toekomstige situatie. Voor de overige richtingen blijft de situatie

ongewijzigd of wordt de ontsluiting van appellanten verbeterd. De gevolgen zijn derhalve alleszins aanvaardbaar.

Zie voor de ontsluiting voor de verschillende richtingen **bijlage 63** bij dit verweerschrift.

Als appellanten desondanks menen dat zij schade lijden of zullen lijden als gevolg van de Tracébesluiten, dan kunnen appellanten onder voorwaarden in aanmerking komen voor nadeelcompensatie op grond van artikel 22, eerste lid van de Tracéwet. Op de afhandeling van verzoeken om nadeelcompensatie is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing.