



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

## **Nota van Antwoord RijnlandRoute**

Zienswijzen Ontwerp inpassingsplan  
Zienswijzen Ontwerp hogere grenswaarden

November 2014  
Provincie Zuid-Holland



## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>11</b>
1.1	Aanleiding en doel .....	11
1.2	Procedure inpassingsplan.....	11
1.3	Ontvankelijkheid.....	12
1.4	Leeswijzer .....	13
<b>2</b>	<b>Wijzigingen in het wegontwerp</b> .....	<b>14</b>
2.1	Inleiding.....	14
2.2	Verschillen in het wegontwerp tussen MER 2 <sup>o</sup> fase en ontwerpfase ruimtelijke procedure .....	14
2.3	Verschillen in het wegontwerp tussen de ontwerpfase en de definitieve fase van de ruimtelijke procedure.....	17
<b>3</b>	<b>Thematische beantwoording</b> .....	<b>19</b>
3.1	Inleiding.....	19
3.2	Procedure .....	19
3.3	Nut en noodzaak.....	22
3.4	Alternatievenafweging.....	23
3.5	MER.....	23
3.6	Scope.....	24
3.7	Wegontwerp.....	25
3.8	Verkeer .....	26
3.9	Luchtkwaliteit .....	28
3.10	Geluid.....	29
3.11	Externe veiligheid.....	31
3.12	Landschap .....	31
3.13	Natuur .....	32
3.14	Bodemkwaliteit en stabiliteit.....	34
3.15	Gezondheid.....	35
3.16	Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie .....	35
3.17	Economische uitvoerbaarheid.....	36
3.18	Aanbestedings- en uitvoeringsfase.....	37
<b>4</b>	<b>Specifieke beantwoording</b> .....	<b>39</b>
4.1	Inleiding.....	39

4.2	Beantwoording zienswijzen rechtspersonen .....	39
4.2.1	Gemeente Oegstgeest .....	39
4.2.2	Gemeente Voorschoten .....	41
4.2.3	Stichting Belangenbehartiging Oostvlietpolder .....	45
4.2.4	VVE Lotte Beesestraat 33 - 47 .....	46
4.2.5	Leidse Roadrunners Club .....	46
4.2.6	Remmerswaal Bouwadvisering.....	47
4.2.7	Marina Rijnsburg.....	48
4.2.8	Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute .....	48
4.2.9	Vlietland BV .....	50
4.2.10	Natuur en milieu federatie Zuid Holland .....	58
4.2.11	Rijnlandse Molenstichting .....	61
4.2.12	Stichting Ondernemend Leiden .....	62
4.2.13	Bewonersvereniging Lotte Beesestraat 33-47 .....	62
4.2.14	Camping Maaldrift.....	64
4.2.15	Roeivereniging Rijnland.....	65
4.2.16	Intergolf van Spronsen BV.....	66
4.2.17	Berbice Stichting tot Behoud van Cultuurhistorische Buitenplaatsen .....	66
4.2.18	Feministenbuurt Voorschoten Bewonersvereniging .....	68
4.2.19	Gemeente Katwijk.....	70
4.2.20	Dunavie.....	78
4.2.21	Samenwerkingsorgaan Holland Rijnland.....	79
4.2.22	VVE Lotte Beesestraat 65-79 .....	80
4.2.23	Het Wedde Bewonersvereniging .....	82
4.2.24	Gemeente Leiden .....	83
4.2.25	Koffiehuys Kanaalzicht .....	88
4.2.26	Mobiel lasbedrijf van den Berg .....	88
4.2.27	Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel .....	89
4.2.28	Stichting behoud Stad, natuur en landschap Rijnland .....	94
4.2.29	Stichting Buurtschap Zuidwijksepolder .....	94
4.2.30	Bewonersvereniging Stevenshof Vlek 17 .....	96

4.2.31	Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad .....	98
4.2.32	Veilig Verkeer Nederland, afdeling Katwijk.....	103
4.2.33	Bewonersvereniging Zuiderzeehelden .....	105
4.2.34	Universiteit Leiden .....	109
4.2.35	Wijkraad Stevenshof.....	110
4.2.36	Bewoners Maria Rutgersweg 94-120 .....	127
4.2.37	Bewoners Kappeynestraat 3, 5, 13, 15.....	129
4.2.38	Stichting Horst en Voorde.....	132
4.2.39	Liandon namens Liander Infra West N.V.....	133
4.2.40	Belangenvereniging Krimwijk.....	133
4.2.41	Katwijkse Ondernemersvereniging .....	137
4.2.42	SRN, ANWB, Hiswa en andere watersportorganisaties .....	137
4.2.43	Ommenabij, Kunstwerkplaats Leiden .....	141
4.2.44	Wijkraad Katwijk aan den Rijn .....	142
4.2.45	Ontwikkelingsmaatschappij Park Allemansgeest .....	144
4.2.46	Vereniging Milieudefensie.....	145
4.2.47	Santvoorde Agrarische Natuurvereniging.....	147
4.2.48	Vereniging Vrienden van Vlietland.....	148
4.2.49	Hoogheemraadschap van Rijnland.....	149
4.2.50	Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten .....	149
4.2.51	Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute .....	155
4.2.52	Postmus Sierbestrating BV.....	158
4.2.53	Stichting Tijd voor Groen .....	159
4.2.54	Hoekstra Wheels .....	161
4.2.55	McDonalds Nederland .....	161
4.2.56	Gemeente Wassenaar.....	164
4.2.57	Brasserie Cronesteyn .....	168
4.2.58	Groen Caubo Montessori.....	169
4.2.59	Nalco Europe BV .....	173
4.2.60	Berg Vastgoed.....	178
4.2.61	Xella.....	179

4.2.62	TenneT TSO .....	180
4.2.63	Gemeente Leidschendam-Voorburg.....	180
4.2.64	Gasunie Transport Services BV .....	182
4.2.65	Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf .....	184
4.2.66	Wijkraad Valkenburg.....	186
4.2.67	Bedrijfsleven Rijnland .....	189
4.2.68	Gemeente Zoeterwoude .....	189
4.2.69	Warmerdam Makelaardij.....	190
4.2.70	Vereniging Vrienden Oostvlietpolder .....	190
4.3	Beantwoording zienswijzen privépersonen.....	196
4.3.1	A001.....	196
4.3.2	A005.....	198
4.3.3	A006.....	199
4.3.4	A007.....	199
4.3.5	A009.....	200
4.3.6	A010.....	201
4.3.7	A014.....	202
4.3.8	A015.....	203
4.3.9	A016.....	205
4.3.10	A017 .....	205
4.3.11	A019 .....	206
4.3.12	A020 .....	208
4.3.13	A021 .....	209
4.3.14	A022 .....	209
4.3.15	A023 .....	211
4.3.16	A024 .....	213
4.3.17	A026 .....	213
4.3.18	A028 .....	213
4.3.19	A029 .....	213
4.3.20	A030 .....	214
4.3.21	A031 .....	215

4.3.22	A032	216
4.3.23	A033	216
4.3.24	A034	218
4.3.25	A035	220
4.3.26	A037	221
4.3.27	A042	221
4.3.28	A044	223
4.3.29	A045	224
4.3.30	A046	224
4.3.31	A047	225
4.3.32	A049	226
4.3.33	A050	229
4.3.34	A051	230
4.3.35	A052	231
4.3.36	A053	232
4.3.37	A055	232
4.3.38	A056	232
4.3.39	A057	233
4.3.40	A058	233
4.3.41	A059	234
4.3.42	A060	235
4.3.43	A062	237
4.3.44	A063	238
4.3.45	A064	240
4.3.46	A065	243
4.3.47	A066	245
4.3.48	A067	247
4.3.49	A068	249
4.3.50	A071	250
4.3.51	A072	250
4.3.52	A074	251

4.3.53	A075	251
4.3.54	A076	254
4.3.55	A077	255
4.3.56	A079	256
4.3.57	A080	258
4.3.58	A083	259
4.3.59	A085	259
4.3.60	A086	263
4.3.61	A088	264
4.3.62	A089	267
4.3.63	A090	268
4.3.64	A092	269
4.3.65	A094	270
4.3.66	A095	271
4.3.67	A096	272
4.3.68	A097	272
4.3.69	A099	274
4.3.70	A101	275
4.3.71	A103	276
4.3.72	A104	277
4.3.73	A105	278
4.3.74	A107	279
4.3.75	A111	280
4.3.76	A115	280
4.3.77	A117	281
4.3.78	A121	285
4.3.79	A123	286
4.3.80	A124	288
4.3.81	A125	290
4.3.82	A126	292
4.3.83	A128	293



4.3.84	A129	294
4.3.85	A130	294
4.3.86	A131	296
4.3.87	A132	297
4.3.88	A133	299
4.3.89	A134	299
4.3.90	A135	304
4.3.91	A136	308
4.3.92	A137	311
4.3.93	A138	311
4.3.94	A140	312
4.3.95	A143	312
4.3.96	A144	312
4.3.97	A147	314
4.3.98	A148	317
4.3.99	A149	318
4.3.100	A151	318
4.3.101	A152	321
4.3.102	A155	323
4.3.103	A161	326
4.3.104	A162	327
4.3.105	A165	327
4.3.106	A166	330
4.3.107	A167	331
4.3.108	A169	331
4.3.109	A170	331
4.3.110	A171	331
4.3.111	A175	331
4.3.112	A178	333
4.3.113	A180	334
4.3.114	A190	334

4.3.115	A192	336
4.3.116	A193	336
4.3.117	A194	337
4.3.118	A195	340
4.3.119	A197	340
4.3.120	A200	340
4.3.121	A201	340
4.3.122	A202	341
4.3.123	A205	342
4.3.124	A207	342
4.3.125	A208	342
4.3.126	A210	344
4.3.127	A211	346
4.3.128	A212	348
4.3.129	A216	349
4.3.130	A219	349
4.4	Niet ontvankelijk verklaarde zienswijzen	350
4.4.1	Stadsgewest Haaglanden	350
4.4.2	A215	352
4.4.3	A217	355
4.4.4	A218	359

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doel

De Provincie Zuid-Holland is voornemens de RijnlandRoute te realiseren. Om dit mogelijk te maken wordt het tracé en de inpassing daarvan voor wat betreft de provinciale delen vastgelegd in een provinciaal inpassingsplan (PIP) en voor wat betreft de hoofdwegen A4 en A44 in een tweetal tracébesluiten (TB). Eind 2008 is door Provinciale Staten van Zuid-Holland besloten voor de RijnlandRoute een PIP op te stellen.

Het voorliggende document betreft de Nota van Antwoord en heeft betrekking op reacties op het ontwerp inpassingsplan (O-PIP) en het ontwerp hogere waardenbesluit wegverkeerslawaaï. In de separate Nota van Wijziging is aangegeven welke wijzigingen zijn doorgevoerd als gevolg van de zienswijzen.

## 1.2 Procedure inpassingsplan

Het ontwerp inpassingsplan (O-PIP) en het ontwerp hogere waardenbesluit wegverkeerslawaaï zijn op 18 maart 2014 door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland vastgesteld. Vervolgens hebben de stukken van 28 maart tot en met 8 mei 2014 gedurende zes weken voor eenieder ter visie gelegen. De stukken waren formeel in te zien op de volgende locaties:

- De website [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) onder het tabblad Bestemmingsplannen, onder de naam RijnlandRoute en het ID NL.IMRO.9928.DOSx2010x0022528IP-OW01
- Het provinciehuis en de gemeentehuizen van de gemeenten Leiden, Katwijk, Oegstgeest, Wassenaar, Voorschoten, Leidschendam-Voorburg en Zoeterwoude

Daarnaast waren de stukken beschikbaar gesteld op de volgende locaties:

- De viewer van de provincie Zuid-Holland via [www.ruimtelijkplannenzuidholland.nl/pip](http://www.ruimtelijkplannenzuidholland.nl/pip)
- De projectwebsite [www.rijnlandroute.nl](http://www.rijnlandroute.nl) in het documentenvenster onder 'Ontwerp inpassingsplan' en 'Ontwerp hogere waarden besluit'
- De projectwebsite [www.RijnlandRouteinbeeld.nl](http://www.RijnlandRouteinbeeld.nl)

Gedurende bovengenoemde termijn kon door eenieder op het O-PIP en het ontwerp hogere waardenbesluit mondeling en schriftelijk gemotiveerde zienswijzen kenbaar worden gemaakt aan de provincie Zuid-Holland.

In totaal zijn er 238 zienswijzen ingediend. Deze Nota van Antwoord gaat in op de ingebrachte zienswijzen, de reactie daarop en de gevolgen voor het vast te stellen inpassingsplan. De Nota van Antwoord vormt een bijlage bij het PIP.

Nadat het inpassingsplan is vastgesteld door Provinciale Staten van Zuid-Holland, ligt deze in het kader van de beroepsprocedure opnieuw gedurende zes weken ter visie.

### 1.3 Ontvankelijkheid

Een zienswijze is op grond van artikel 6:9 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) tijdig ingediend indien deze voor het einde van de termijn op 8 mei 2014 is ontvangen of bij verzending per post voor het einde van de termijn per post is bezorgd (datum poststempel), mits het niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen. Daarnaast geldt dat een zienswijze via één van de opengestelde kanalen ingediend moet zijn. Van de zienswijzen van de volgende indieners hebben wij niet kunnen vaststellen dat aan deze voorwaarden is voldaan. Zij zijn hiervan schriftelijk op de hoogte gesteld. Van een enkeling is hierop een reactie ontvangen.

Naam / nummer	Reden	Vervolg
A217	Zienswijze te laat en per e-mail ontvangen	-
A218	Zienswijze te laat ontvangen	Van indiener is een reactie ontvangen
A215	Zienswijze per e-mail ontvangen	-
Stadsgewest Haaglanden	Zienswijze te laat ontvangen	-

De voornoemde zienswijzen zijn wel in behandeling genomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 4.4 van deze Nota van Antwoord.

## 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is aangegeven welke ontwerptimalisaties zijn doorgevoerd tussen de fase van het MER 2e fase en het ontwerp inpassingsplan / ontwerp tracébesluiten, respectievelijk de fase tussen het (de) ontwerp en definitieve inpassingsplan (tracébesluiten).

In hoofdstuk 3 is aan de hand van een aantal thema's een zogenaamde thematische beantwoording gegeven.

De specifieke beantwoording, in aanvulling op de thematische beantwoording, is te vinden in hoofdstuk 4. In dit hoofdstuk is onderscheid gemaakt in de beantwoording van zienswijzen van rechtspersonen en privépersonen. Ook komen te laat of op onjuiste wijze toegestuurde zienswijzen aan bod.

De wijzigingen als gevolg van de zienswijzen zijn te vinden in de Nota van Wijziging die als bijlage is gevoegd bij het inpassingsplan.

## 2 Wijzigingen in het wegontwerp

### 2.1 Inleiding

Sinds het MER 2<sup>e</sup> fase is het wegontwerp op onderdelen geoptimaliseerd. Dit kwam voort uit onder meer bestuurlijke afspraken, voortschrijdend inzicht en het corrigeren van omissies. In onderstaande tabellen zijn enerzijds de verschillen tussen het wegontwerp ten tijde van het MER 2<sup>e</sup> fase en de fase van het O-PIP / de OTB's weergegeven en anderzijds de verschillen tussen het wegontwerp ten tijde van de fase van het O-PIP / de OTB's en de fase van het PIP / de TB's. Daarbij is tevens aangegeven wat de aanleiding is geweest van de doorgevoerde optimalisatie.

### 2.2 Verschillen in het wegontwerp tussen MER 2<sup>e</sup> fase en ontwerpfase ruimtelijke procedure

Tracédeel	Wegontwerp MER 2 <sup>e</sup> fase	Wegontwerp O-PIP / OTB's	Aanleiding optimalisatie
<b>Ir. G. Tjalmaweg / N206 en aansluiting Leiden-West</b>	RLR sluit via bypass met rotonde aan op N441.	RLR sluit aan op bestaande gelijkvloerse kruising N206 / N441.	In verband met aanpassing overige infrastructuur. Op verzoek van gemeente Katwijk.
	Wegas RLR iets opgeschoven ten opzichte van huidige wegas.	Wegas RLR zoveel mogelijk op wegas huidige N206 / Tjalmaweg.	Beperking van het ruimtebeslag en (her)gebruik bestaande infrastructuur. Op verzoek van omwonenden en naar aanleiding van moties Provinciale Staten.
	Aansluiting Valkenburg I (west) tegenover bedrijventerrein Katwijkerbroek, taluds toegepast.	Aansluiting Valkenburg I (west) circa 350 meter opgeschoven naar het oosten. In een damwandenconstructie, dus compacter.	In verband met aanpassing overige infrastructuur. Op verzoek van gemeente Katwijk.
	Aansluiting Valkenburg II (oost) tussen archeologische monumenten ('De Woerd') gepositioneerd. Taluds toegepast.	Aansluiting Valkenburg II (oost) circa 200 meter opgeschoven naar het westen met de RLR kruisend onderlangs Torenvlietlaan.. Gebruik van damwanden, dus compacter en verlaagd van -0,8 meter naar circa -1,6 meter.	Archeologische monumenten worden ontzien, op verzoek van gemeente Katwijk en naar aanleiding van moties Provinciale Staten.
	Ontvlechting verkeersstromen ter plaatse	Ontvlechting verkeersstromen. In	Beperken van het ruimtebeslag op BioScience Park

Tracédeel	Wegontwerp MER 2 <sup>e</sup> fase	Wegontwerp O-PIP / OTB's	Aanleiding optimalisatie
	van aansluiting Leiden-West. Hinderlijke linksaf bewegingen zoveel mogelijk voorkomen.	noordoostkwadrant; krappere bogen toegepast.	en optimalisatie verkeerskundige situatie.
	Ontwerp voor kruisingen Plesmanlaan / Haagse Schouwweg en Dr. Lelylaan / Haagse Schouwweg.	Kruisingen Plesmanlaan / Haagse Schouwweg en Dr. Lelylaan / Haagse Schouwweg vallen buiten scope. Deze zijn onderdeel van het Leidse project Ontsluiting BioScience Park.	-
<b>A44 – knooppunt Ommedijk</b>	Aansluiting Leiden-Zuid vervalt.	Aansluiting Leiden-Zuid blijft gehandhaafd voor verkeer van en naar de verbinding A44 –A4.	Betere ontsluiting voor verkeer van en naar Leiden-Zuid op verzoek van belanghebbenden en naar aanleiding van moties Provinciale Staten.
	Traditionele trompetaansluiting voor Maaldrift.	Compactere trompetaansluiting (krappere aansluitbogen),	Beperken van het ruimtebeslag. Naar aanleiding van moties Provinciale Staten
	Oostelijke parallelweg langs A44 wordt hersteld met viaduct over de RLR.	Geen viaduct over de RLR. Deel van de Rijksstraatweg (oostelijke parallelweg langs A44) wordt afgewaardeerd.	Minder ruimtelijke impact op het poldergebied. Op verzoek van belanghebbenden en naar aanleiding van moties Provinciale Staten.
<b>Verbinding A44 – A4</b>	RLR ten zuiden van Stevenshof halfverdiept (-2.0 meter). RijnlandRoute met brug over Veenwatering en Dobbewatering.	RLR geheel verdiept ten zuiden van Stevenshof (circa -4.0 meter). Veenwatering ligt in aquaduct over de RijnlandRoute. Dobbewatering ligt boven boortunnel.	Verminderen gevolgen omgeving, in standhouden waterhuishouding en behoud cultuurhistorische waarden. Op verzoek van omwonenden, belanghebbenden en naar aanleiding van moties van Provinciale Staten.
	Open betonnen bak ter hoogte van Voorschoten en circa 600 meter conventionele gegraven tunnel.	Geboorde tunnel van ruim 2,2 kilometer in de Papenwegse polder tot in de Oostvlietpolder.	Beperken landschappelijke impact en effecten van geluid. Op verzoek van omwonenden, belanghebbenden en naar aanleiding van moties van Provinciale Staten.
<b>A4 Knooppunt Hofvliet</b>	Traditionele trompetaansluiting. Noordelijke ligging RLR in Oostvlietpolder.	Zogenaamde Halve ster aansluiting met betere verkeersveiligheid. Zuidelijke ligging RLR in Oostvlietpolder.	Betere verkeersveiligheid, minder negatieve effecten Oostvlietpolder.
	Wegas van de A4 op de huidige ligging. Verlegging Meerburgse Watering	Wegas van de A4 naar het westen verschoven, waardoor verlegging van de	Handhaven bestaande waterhuishouding, beperking van het ruimtebeslag in het Groene Hart. Op verzoek

Tracédeel	Wegontwerp MER 2 <sup>e</sup> fase	Wegontwerp O-PIP / OTB's	Aanleiding optimalisatie
	noodzakelijk.	Meerburgse Watering niet nodig is. Tevens compacter ontwerp van de aansluiting.	van belanghebbenden en naar aanleiding van moties van Provinciale Staten.
	Molen Zelden van Passe moet verplaatst worden.	Molen Zelden van Passe kan blijven staan.	Handhaven cultuurhistorisch waardevol object. Op verzoek van belanghebbenden en naar aanleiding van moties van Provinciale Staten.
<b>Europaweg en Lammenschansplein</b>	Opwaardering Lammenschansplein.	Uitgebreide opwaardering Lammenschansplein. Verhoging Lammebrug en Trekvlietbrug, waardoor minder brugopeningen noodzakelijk zijn.	Is uitgevoerd in relatie tot het volgende punt. Door het onttrekken van de bypass gaat meer verkeer over het Lammenschansplein en was een aanpassing noodzakelijk.
	Bypass Oostvlietpolder die aansluit op de Voorschoterweg. Grote impact in Oostvlietpolder.	Geen bypass, geen (extra) impact in Oostvlietpolder.	Beperken van impact in Oostvlietpolder en omwonenden. Op verzoek van gemeenten Leiden en omwonenden.
	Uitbreiding aantal rijstroken Europaweg ter hoogte van A4.	Aantal rijstroken ter hoogte van A4 blijft gelijk. Geen aanpassingen nodig.	Verkeerskundige noodzaak ontbreekt.



## 2.3 Verschillen in het wegontwerp tussen de ontwerpfase en de definitieve fase van de ruimtelijke procedure

Tracédeel	Wegontwerp O-PIP / OTB's	Wegontwerp PIP / TB's	Aanleiding optimalisatie
<b>Ir. G. Tjalmaweg / N206 en aansluiting Leiden-West</b>	Ir. G. Tjalmaweg ter plaatse van aansluiting Valkenburg I (west) aanleg op huidig maaiveld - 0.80 m. t.o.v. omliggend maaiveld.	Ir. G. Tjalmaweg ter plaatse van aansluiting Valkenburg I (west) -2.00 m verdiepte aanleg t.o.v. omliggend maaiveld.	Vanuit zichthinder de wens van gemeente Katwijk en omwonenden.
	Viaduct aansluiting Valkenburg I (west) smal uitgevoerd.	Viaduct aansluiting Valkenburg I (west) breder uitgevoerd.	Verbreding nodig t.b.v. draaicirkels vrachtwagens.
	Beweegbare Torenvlietbrug met separate fietsbrug.	Vaste Torenvlietbrug met fietspad op bestaande brug.	De route van de HOV busbaan ligt niet meer in aansluiting Leiden-West. Hierdoor zijn minder rijstroken op Plesmanlaan nodig. Dit maakt het mogelijk om vóór de Torenvlietbrug naar 2 rijstroken samen te voegen. Hierdoor is geen aparte fietsbrug meer nodig.
	Reservering voor HOV busbaan binnen de aansluiting Leiden-West.	Vervallen van de reservering waardoor de aansluiting in het noordoost kwadrant smaller wordt en de hoeveelheid rijstroken op de Plesmanlaan met 4 afneemt.	De reservering voor de HOV busbaan ligt niet meer in aansluiting Leiden-West. De kwaliteit van R-net blijft geborgd. Verkeersveiligheidstoetsers, gemeenten Leiden en Oegstgeest vonden de oorspronkelijke aansluiting te complex.
	Begrenzing O-PIP en project Ontsluiting BioScience Park gebaseerd op ontwerp RijnlandRoute.	Begrenzing PIP en project Ontsluiting BioScience Park verschoven naar westen	Begrenzing op verzoek van gemeente Leiden bepaalt op basis project Ontsluiting BioScience Park.
<b>A44</b>	Begrenzing OTB op A44 circa 500 meter ten noorden van Wassenaarseweg	Begrenzing TB op A44 direct ten noorden van Wassenaarseweg	Beter ontwerp van invoeger vanuit Leiden naar Amsterdam leidt tot minder invloed op dwarsprofiel ten noorden van Wassenaarseweg. Nieuw geluidsscherm ten noorden van Wassenaarseweg is vervallen.
<b>A44 – knooppunt Ommedijk</b>	Geen fauna en fietsverbinding van west-naar oostzijde Ommedijk	Aanleg fauna en fietsverbinding van west-naar oostzijde Ommedijk.	Rijksbeleid om EHS te verbinden en wens gemeente Wassenaar.

Tracédeel	Wegontwerp O-PIP / OTB's	Wegontwerp PIP / TB's	Aanleiding optimalisatie
<b>Verbinding A44 – A4</b>	Geboorde tunnel van ruim 2,2 kilometer in de Papenwegse polder tot in de Oostvlietpolder.	Verlengen tunnel met 200 m aan de zijde A44 en 80 m aan de zijde A4, met verhoogde wanden aan zijde A4. Hofvlietweg over tunnelmond verschuift mee.	Risico vermindering op schade bij kruising met spoorlijn Den Haag-Leiden en met de Vliet. Verhoging van de tunnelwanden om ruimtebeslag ivm waterkering te verminderen. Zienswijzen van omwonenden en gemeenten om landschappelijke impact en effecten op Stevenshof te verminderen en het beperken van overlast op woningen.
<b>Europaweg en Lammenschansplein</b>	Uitgebreide opwaardering Lammenschansplein. Verhoging Lammebrug van circa 3 m naar circa 5 m doorvaarthoogte waardoor minder brugopeningen noodzakelijk zijn. Vast maken Trekvlietbrug.	Verdere verhoging Lammebrug tot circa 5,5 m doorvaarthoogte en verplaatsen van de Lammebrug in noord/oostelijke richting ivm fasering aanleg.	Verder beperken van brugopeningen tbv doorstroming verkeer. Noodzakelijke fasering t.b.v. realiseerbaarheid van de brug.
	Handhaven huidige aansluiting Vrouwenweg op de Europaweg.	Verschuiving van de noordelijke aansluiting richting zuidoosten.	Verbetering verkeersveiligheid
	2x2 rijstroken zonder tussenberm	Gescheiden rijbanen met tussenberm van circa 4 m. met bomenrij aan zuidzijde. Ruimtereservering aan noordzijde Europaweg tv HOV busbaan.	Toepassing provinciaal beleid op wegprofiel en afspraken met R-net over reservering.

## 3 Thematische beantwoording

### 3.1 Inleiding

De ingebrachte zienswijzen hebben veelal betrekking op terugkerende thema's en onderwerpen die spelen rondom de RijnlandRoute. Daarom is bij de beantwoording van de zienswijzen gekozen voor een thematische aanpak, waarbij achtereenvolgens wordt ingegaan op:

- Procedure
- Nut en noodzaak
- Alternatievenafweging
- MER
- Scope
- Wegontwerp
- Verkeer
- Luchtkwaliteit
- Geluid
- Externe veiligheid
- Landschap
- Natuur
- Bodemkwaliteit en stabiliteit
- Gezondheid
- Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie
- Economische uitvoerbaarheid
- Aanbestedings- en uitvoeringsfase

### 3.2 Procedure

#### Algemeen

*Reclamanten hebben opmerkingen gemaakt over de onduidelijkheid van de kennisgeving, het grote aantal stukken en een te korte zienswijzeperiode vanwege de meivakantie en/of het grote aantal stukken.*

In de Algemene Wet Bestuursrecht (Awb, hoofdstuk 3) en de Wet op de Ruimtelijke ordening (Wro, artikel 3.8) worden eisen gesteld aan de wijze van kennisgeving van Provinciale Inpassingsplannen en hogere waarden besluiten.

De provincie is van mening dat de kennisgeving, zoals deze vorm gekregen heeft bij het O-PIP RijnlandRoute en de hogere waarden besluiten die daar het gevolg van zijn, voldoende duidelijk is en voldoet aan de eisen van de Awb en Wro. Er wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen het O-PIP en het ontwerp hogere waardenbesluit. Daarnaast heeft iedereen die eigendommen heeft binnen het plangebied en/of te maken krijgt met een hogere waarde, een brief ontvangen met de kennisgeving en een nadere toelichting. Bovendien is op een aantal gehouden informatieavonden (onder andere in maart 2014) de mogelijkheid geboden om een nadere mondelinge toelichting op de ontwerp besluiten te krijgen.

Het aantal stukken dat ter visie heeft gelegen is inderdaad groot. Bij een groot project als de RijnlandRoute is dat helaas onvermijdelijk. De provincie is verplicht om alle ter zake doende stukken ter visie te leggen. Dat betekent in het geval van de RijnlandRoute dat bijvoorbeeld ook de grote hoeveelheid stukken van het MER 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> fase als bijlage ter visie gelegd zijn. Bij de raadpleging is daarom onderscheid gemaakt in bijlagen die specifiek betrekking hebben op het O-PIP en overige bijlagen, waaronder het MER 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> fase. Deze laatstgenoemde rapporten hebben immers in een eerder stadium al ter visie gelegen, en zijn derhalve niet meer gewijzigd, maar behoren desondanks formeel tot de stukken die ter visie gelegd moeten worden.

De periode van zes weken van tervisielegging is wettelijk vastgelegd in de Algemene wet bestuursrecht. Dit is ongeacht of de betreffende periode valt in een vakantie.

#### Raadpleegbaarheid stukken

*Diverse reclamanten hebben opgemerkt dat de stukken die ter visie lagen gebrekkig of geheel niet raadpleegbaar waren gedurende de inzageperiode. Verzocht is om de inzageperiode te verlengen of de stukken opnieuw voor zes weken ter visie te leggen.*

Zoals in de officiële kennisgeving opgenomen, zijn de stukken via diverse kanalen beschikbaar gesteld voor raadpleging. Formeel via

- De website [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl)
- Het Provinciehuis en de gemeentehuizen betrokken gemeenten

Daarnaast via:

- Projectviewer provincie Zuid-Holland
- Projectwebsites [www.rijnlandroute.nl](http://www.rijnlandroute.nl) en [www.RijnlandRouteinbeeld.nl](http://www.RijnlandRouteinbeeld.nl)

Volgens het nieuwsarchief van de website [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) zijn er gedurende de termijn dat het inpassingsplan ter inzage lag geen storingen geweest van deze website. Ook bij herhaaldelijk raadplegen door de provincie Zuid-Holland is niet gebleken dat de geplaatste documenten niet te openen waren vanaf deze website. Daarmee is voldaan aan het vereiste dat de stukken digitaal raadpleegbaar moeten zijn.

Bij de projectviewer waren er aanloopp problemen, maar die waren binnen twee dagen opgelost. De stukken waren wel via deze viewer raadpleegbaar, alleen moest er teveel gezocht worden.

Als service heeft de provincie alle stukken ook op de projectwebsite geplaatst. Daarbij waren er inderdaad enige dagen problemen. Stukken verdwenen of stonden bijvoorbeeld dubbel in de lijst. Om die reden zijn de stukken tussentijds ook op de andere projectwebsite [www.RijnlandRouteinbeeld.nl](http://www.RijnlandRouteinbeeld.nl) geplaatst.

Daargelaten of documenten op [www.rijnlandroute.nl](http://www.rijnlandroute.nl) niet te raadplegen waren, waren de stukken in ieder geval op de overige locaties te raadplegen. Tevens konden de stukken bij de provincie worden opgevraagd. De stukken zijn conform de Algemene wet bestuursrecht en Wet ruimtelijke ordening ter visie gelegd.

#### Beginselen

*Reclamanten zijn van mening dat er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening en dat onvoldoende rekening is gehouden met bepaalde belangen. Daarnaast zijn zij van mening dat niet is voldaan aan het motiveringsbeginsel, het zorgvuldigheidsbeginsel en/of het evenredigheidsbeginsel, zoals opgenomen in de Algemene wet bestuursrecht (Awb).*

Het wegontwerp van de RijnlandRoute is tot stand gekomen na uitgebreide consultatie van belanghebbende partijen binnen het onderzoeksgebied. Zowel op politiek/bestuurlijk niveau als op het niveau van overige belanghebbenden is intensief contact geweest om de belangen die in het gebied zijn te inventariseren en daarmee op gepaste wijze invulling te geven bij het ontwerp en de inpassing van de RijnlandRoute. Dit heeft er enerzijds in geresulteerd dat met een aantal stakeholders overeenkomsten zijn gesloten of zullen worden gesloten inzake de uitvoering, mitigerende en compenserende maatregelen, etc. Daarnaast is op basis van reacties van belanghebbenden (zowel formeel via zienswijzen als informeel via onder andere informatieavonden) getracht, voor zover dat binnen het bereik van het project RijnlandRoute viel, op een evenwichtige en verantwoorde wijze keuzes te maken. Het wegontwerp van de RijnlandRoute is op hoog detailniveau uitgewerkt, evenals de inpassing van het tracé en de compenserende en mitigerende maatregelen. Het ingepaste tracé en de bedoelde maatregelen zijn zo veel mogelijk juridisch planologisch verankerd. De uitvoerbaarheid van het plan, in de breedste zin van het woord, is aangetoond. De Provincie is hierdoor van mening dat aan de eisen van motiveringsbeginsel, zorgvuldigheidsbeginsel en evenredigheidsbeginsel wordt voldaan. Tevens is zij van mening dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

#### Gesplitste procedures

*Reclamanten zijn van mening dat het gesplitst in procedure brengen van O-PIP en OTB's een integrale benadering van onder meer de milieueffecten en het ontwerp onmogelijk maakt.*

De onderzoeken die ten grondslag liggen aan het O-PIP en de beide OTB's zijn integraal uitgevoerd. De effecten zijn hiermee in samenhang bekeken en de noodzakelijke mitigerende en compenserende maatregelen zijn op elkaar afgestemd. Concreet houdt dit in dat de milieuonderzoeken op basis van het gehele project zijn uitgevoerd en de toelichtingen van de planproducten zo veel mogelijk identiek zijn ingevuld. Bij zowel het O-PIP als de beide OTB's zijn gelijkwaardige (milieu)onderzoeken ter visie gelegd. Een integrale benadering van onder meer de milieueffecten is dus wel degelijk mogelijk.

Met zienswijzen die ingaan op situaties die liggen op het grensvlak van het PIP en de TB's is coulant omgegaan. Deze zijn beschouwd, beoordeeld en beantwoord; ongeacht of een zienswijze strikt genomen betrekking heeft op het onjuiste planproduct.

#### Nota van Antwoord voorontwerp inpassingsplan

*Reclamanten merken op dat (delen van) hun zienswijzen niet in behandeling zijn genomen en/of onvoldoende en onder de maat zijn beantwoord. Verder zijn er kritische noten over de leesbaarheid van de betreffende Nota van Antwoord en het feit dat indieners zijn geanonimiseerd.*

De provincie heeft alle inspraakreacties op het voorontwerp inpassingsplan, het MER en de Nota Voorkeursalternatief in behandeling genomen. De provincie heeft getracht alle reacties zo zorgvuldig mogelijk te beantwoorden en heeft waar nodig de reacties doorvertaald in het ontwerp inpassingsplan en de daarbij behorende bijlagen.

De provincie heeft voor de voorliggende Nota van Antwoord een andere aanpak gekozen. Aan de hand van een thematische beantwoording en waar nodig specifieke beantwoording is gekomen tot deze Nota van Antwoord. Dit komt de leesbaarheid en herleidbaarheid ten goede.

Het feit dat indieners van inspraakreacties zijn geanonimiseerd komt voort uit de privacywetgeving. Deze schrijft voor dat alle indieners, uitgezonderd rechtspersonen, geanonimiseerd dienen te worden.

### **3.3 Nut en noodzaak**

*Reclamanten zijn van mening dat de nut en noodzaak van de RijnlandRoute onvoldoende is aangetoond. De beschreven noodzaak van het tracé is gebaseerd op onjuiste en verouderde gegevens, aannames en prognoses.*

Nut en noodzaak van de RijnlandRoute is in eerdere fasen, waarin op grond van de resultaten van de verkenningsfase diverse afwegingen hebben plaatsgevonden, steeds uitgebreid aan de orde geweest. Door de provincie, het Rijk en de regio is geconcludeerd dat nut en noodzaak van de RijnlandRoute vaststaat. De noodzaak van de RijnlandRoute komt voort uit een aantal (verkeers-)knooppunten, waaronder de doorstroming in Leiden en te beperkte ontsluiting van Katwijk en de ontwikkelingslocatie Nieuw-Valkenburg. Het nut van de RijnlandRoute is toe te schrijven aan de oplossing die de RijnlandRoute voor deze knooppunten biedt en aan het robuustere wegennet dat met de RijnlandRoute ontstaat. De omschrijving van het nut en de noodzaak is in de toelichting van het inpassingsplan opgenomen.

### 3.4 Alternatievenafweging

*Reclamanten merken op het niet eens te zijn met het gekozen alternatief. Enkele reclamanten stellen een ander alternatief voor, waaronder Churchill Avenue. Zij zijn van mening dat een goede verantwoording van de gemaakte keuze ontbreekt. Bekende no-regret maatregelen bieden in eerste instantie voldoende soelaas en tonen aan dat de RijnlandRoute niet noodzakelijk is. Doorgevoerde ontwerpwijzigingen in het alternatief Zoeken naar Balans, waaronder een geboorde tunnel, maken alternatieven uit het verleden interessant om opnieuw te beschouwen. Het intrekken van het O-PIP en het opnieuw doorlopen van de procedure liggen dan naar oordeel van de reclamanten voor de hand.*

Het bevoegd gezag (Provinciale Staten) heeft in 2012 op grond van de Nota Voorkeursalternatief en achterliggende rapporten – een, ook naar het oordeel van het Rijk, verantwoorde keuze gemaakt. Alternatieven, waaronder Churchill Avenue, zijn in het (recente) verleden gemotiveerd en om uiteenlopende redenen afgevallen. Dit geldt ook voor de vaak aangehaalde no-regret maatregelen (Zoeken naar Balans A). Deze maatregelen alleen geven onvoldoende invulling aan de doelstellingen die voor de RijnlandRoute zijn geformuleerd. Voor de langere termijn zijn deze maatregelen niet probleemoplossend. Dit is in het kader van het MER 2<sup>e</sup> fase onderzocht en aangetoond.

Het ontwerp van het wegtracé is verder uitgewerkt en verbeterd in het kader van de ruimtelijke procedure. Hierbij zijn verbeteringen aangebracht op grond van voortschrijdend inzicht ten aanzien van het ontwerp, de aangenomen moties van Provinciale Staten en de ingediende zienswijzen. Het voorstel om het O-PIP in te trekken en de ruimtelijke procedure opnieuw te doorlopen is vanwege voorgaande dan ook niet aan de orde.

### 3.5 MER

*Reclamanten merken op dat Zoeken naar Balans optimaal niet is onderzocht in het MER. Er is geen aanvulling op het MER gemaakt die ook ter toetsing aan de Commissie voor de m.e.r. is voorgelegd.*

De procedure voor de milieu effect rapportage (MER) is in 2012 doorlopen. Inspraakreacties op het MER heeft de commissie voor de m.e.r. betrokken bij haar advies. Het definitieve toetsingsadvies van de commissie geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute. Met dit definitieve toetsingsadvies is de m.e.r.-procedure afgerond. Op basis van onder meer het MER, de kosten en risico's is in de Nota Voorkeursalternatief beschreven hoe de keuze voor het voorkeursalternatief (Zoeken naar Balans optimaal) heeft plaatsgevonden.

Voor het uiteindelijke voorkeursalternatief is naderhand een separate notitie opgesteld en ter visie gelegd. Hierin is ingegaan op de milieueffecten van dit voorkeursalternatief (inclusief de latere ontwerpoptimalisaties, zoals de boortunnel) in vergelijking met de milieueffecten zoals beschreven in het MER. De milieueffecten zijn gelijk gebleven of verbeterd. Het is daarom niet noodzakelijk om een nieuw MER of een aanvulling op het MER op te stellen. Deze analyse en conclusie zijn opgenomen in de toelichting van het O-PIP en OTB en sluiten aan op het advies van de commissie voor de m.e.r. Aan de hand van de ontwerpoptimalisaties die tussen O-PIP/OTB's en PIP/TB's zijn doorgevoerd, is deze notitie geactualiseerd en aangevuld. Deze maakt opnieuw onderdeel uit van de bijlagen.

### 3.6 Scope

*Reclamanten missen een integraal ontwerp, waarin relevante ontwikkelingen zoals het HOV, Duinvallei, Valkenburg, Duyfrak en de fietssnelweg een plek zouden moeten hebben. Reclamanten zijn van mening dat een dergelijk integraal ontwerp onmisbaar is om te komen tot een goede inpassing en om alle (milieu)effecten in samenhang in beeld te krijgen. Het vervatten van alle relevante ontwikkelingen in één inpassingsplan wordt ten slotte ook voorgesteld.*

De scope van het project RijnlandRoute bestaat in beginsel uit de nieuwe weg, inclusief mitigerende maatregelen en inpassingsmaatregelen. Er is echter ook rekening gehouden met te verwachten relevante ontwikkelingen in de (directe) omgeving. Ten eerste is het gehanteerde verkeersmodel gevuld met autonome ontwikkelingen (zoals het toekomstig aantal huishoudens, arbeidsplaatsen, etc.), waaronder de voornoemde ontwikkelingen. In de milieuonderzoeken, waaronder geluid, wordt gebruikgemaakt van de resultaten van het verkeersmodel.

Ten tweede zijn (delen van) ontwikkelingen in de omgeving in de ruimtelijke procedure van de RijnlandRoute niet onmogelijk gemaakt. Daarbij valt te denken aan de beoogde langzaamverkeersverbindingen tussen oud en nieuw Valkenburg die binnen de bestemming Verkeer in het inpassingsplan mogelijk zijn.

Ten slotte heeft de provincie overleg gevoerd met onder andere de gemeenten over aanpalende projecten. Daarbij zijn afspraken gemaakt over het wel of niet betrekken van onderdelen van deze projecten in de scope van de RijnlandRoute. Ten aanzien van het HOV is bijvoorbeeld in het wegontwerp van de RijnlandRoute voorgesorteerd op de komst daarvan ter hoogte van knoop Leiden-West en de Europaweg / het Lammenschansplein. Op die manier wordt het toekomstig plan van het HOV niet onmogelijk gemaakt. Daarnaast is een integraal ontwerp van de RijnlandRoute en het HOV in voorbereiding. Het vervatten van alle relevante ontwikkelingen in de directe omgeving van de RijnlandRoute in één inpassingsplan is geen optie, omdat deze ontwikkelingen hun eigen dynamiek hebben en doorgaans nog onvoldoende vergevorderd zijn.



### 3.7 Wegontwerp

*Reclamanten zijn van mening dat het wegtracé op onderdelen nog gewijzigd kan / moet worden. Daarbij wordt gevraagd om onder meer een verdere verdieping van tracédelen, een verdere verlenging van de tunnel en het geheel of gedeeltelijk verdiept aanleggen van de verbindingbogen bij de A4.*

#### Ligging en lengte boortunnel

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. In het ontwerptraject voor het O-PIP is besloten tot een verlenging van de tunnel met 80 meter aan de oostzijde en 200 meter aan de westzijde. Dit voornamelijk om de risico's (bijvoorbeeld verzakkingen) ter plaatse van het Rijn-Schiekanaal en de spoorlijn Den Haag – Leiden te verkleinen. Door deze verlenging gaat de tunnel op grotere diepte onder het kanaal en het spoor door, waardoor de uitvoeringsrisico's voor deze infrastructuur aanzienlijk verminderd worden. Door de kosten van deze verlenging is de raming toegenomen, maar de risicoreservering voor deze onderdelen is verlaagd. Door de verlenging van de tunnel is de afstand tot gevoelige bebouwing ook groter, wat voor geluid eveneens positief uitwerkt.

Een verdere verlenging van de boortunnel is technisch en financieel niet haalbaar. Op grond van Europese tunnelwetgeving (richtlijnen op het gebied van wegontwerp in en nabij tunnels, de zogenaamde convergentie- en divergentiepunten) is een verdere verlenging aan de oostzijde richting de A4 technisch niet mogelijk. Een verlenging aan de westzijde richting de A44 is slechts zeer beperkt mogelijk en gaat gepaard met een onevenredige toename van kosten.

#### Verdiepte ligging bij de tunnelmond

Als onderdeel van de uitwerking is gekozen voor een verdere verdiepte ligging tussen de aansluiting op de A44 en de tunnel bij Voorschoten. De verdiepte ligging tussen de kruising met de A44 en de tunnel ligt gemiddeld 4 meter onder maaiveld. Daarnaast is er een verhoogde tunnelwand voorzien, waarmee wordt voorkomen dat de tunnel bij een dijkdoorbraak onderloopt. Het hoogteverschil dat ten opzichte van het maaiveld resteert, wordt aangevuld met een grondlichaam (talud) zodat de verhoogde tunnelwand niet zichtbaar is. Bij de locatie van de bewegwijzering wordt gekeken naar plaatsing op de meest diepe punten en zal zogenaamde lage verlichting worden toegepast, zodat deze zo min mogelijk zichtbaar zijn van buiten de verdiepte ligging.

Een verdere verlaging van de verdiepte ligging is financieel niet haalbaar. In algemene zin kan gesteld worden dat de kosten toenemen naarmate de diepte toeneemt, waarbij op een gegeven moment een omslagpunt wordt bereikt waarbij met andere uitvoeringstechnieken gewerkt moet worden. Hierdoor nemen de kosten sprongsgewijs toe. Dit zelfde geldt voor het tracédeel ter hoogte van Katwijk. Deze is eveneens verlaagd ten opzichte van de oorspronkelijke plannen. Een verdere verdieping is financieel en (deels) technisch niet haalbaar.

#### Aansluiting RijnlandRoute op de A4

De aanzet voor de huidige configuratie van de aansluiting Hofvliet is vastgelegd in het rapport 'RijnlandRoute nadere uitwerking' (d.d. 19 maart 2013). Deze zogenoemde 'halve ster'-oplossing heeft ten opzichte van de traditionele trompetaansluiting meerdere voordelen. Onder meer vanwege enkele grote risico's (waaronder kostbare grondverbeteringsmaatregelen bij de Meerburgerwating) is de 'halve ster'-oplossing verder geoptimaliseerd door het verschuiven van

de weg van de A4. De aansluiting blijft fysiek buiten het Groene Hart, raakt de Meerburgerwatering niet en ook de molen Zelden van Passe blijft gespaard. In dit kader is tevens onderzocht of de Hofvlietweg door het knooppunt geleid kan worden. Dit is technisch en (vooral) financieel niet haalbaar gebleken.

Door de provincie en Rijkswaterstaat is onderzocht of de aansluiting Hofvliet geheel of gedeeltelijk onder de A4 gebracht kan worden. Dit blijkt niet het geval. De opties zijn financieel niet haalbaar, want zij vallen substantieel hoger uit in kosten dan de huidige variant met fly-overs over de A4. De voordelen (onder meer een minder hoog kunstwerk) die er zijn voor het geheel of gedeeltelijk verdiept realiseren van de aansluiting, wegen niet op tegen de nadelen (onder meer kosten). Dit geldt ook voor geluid, omdat het geluid van de A4 overheerst. In dit kader is tevens onderzocht of de Hofvlietweg door het knooppunt geleid kan worden. Dit is technisch en (vooral) financieel niet haalbaar gebleken.

### 3.8 Verkeer

*Reclamanten zijn van mening dat voor het verkeersonderzoek een te hoog groeiscenario is gebruikt en dat uitgegaan is van onrealistische aannames voor de toekomst. Verder wordt getwijfeld aan het gebruik van het NRM model en de daaruit voortvloeiende resultaten.*

#### Groeiprognoses: Gebruik GE-scenario

Het voorspellen van toekomstige effecten is sterk afhankelijk van diverse onzekerheden en variabelen. Trends als individualisering, vergrijzing, migratie en de economische ontwikkeling spelen een belangrijke rol. Op rijksniveau wordt gebruikgemaakt van een aantal ruimtelijk-economische toekomstscenario's, de WLO<sup>1</sup> groeiscenario's (verder: groeiscenario's). Deze groeiscenario's zijn door onder andere het Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) opgesteld.

Er wordt onderscheid gemaakt in een viertal groeiscenario's. Het laagste groeiscenario is Regional Communities (RC) en het hoogste is Global Economy (GE). De andere groeiscenario's vallen binnen deze bandbreedte. De grootste verschillen tussen de groeiscenario's zitten in de bevolkingsgroei en de werkgelegenheid. Deze groei is in het geval van het RC-scenario het laagst en in het geval van het GE-scenario het hoogst (overigens is in alle groeiscenario's wel sprake van een afnemende groei ten opzichte van de trendlijn 1970 – 2002).

Ten aanzien van de bepaling van de (milieu)effecten met het NRM binnen rijksprojecten geldt dat deze zijn gebaseerd op het GE-scenario. Hiermee wordt voorkomen dat er mogelijk sprake zou zijn van een onderschatting van de (milieu)effecten.

---

<sup>1</sup> WLO staat voor Welvaart en Leefomgeving

### Houdbaarheid WLO-scenario's na de economische crisis<sup>2</sup>

Door de economische crisis zien de werkelijkheid en mogelijk ook de toekomst er anders uit dan lange tijd aannemelijk leek. Het PBL heeft onderzocht of de ontwikkelingen in de demografie, mobiliteit en economie forse schommelingen vertonen en daarmee afwijken van de groeiscenario's.

Die forse schommelingen blijken er inderdaad te zijn, maar de bandbreedtes van de groeiscenario's bieden voldoende ruimte voor die forse schommelingen. De fluctuaties in de afgelopen jaren accentueren de onzekerheden waar in de groeiscenario's al rekening mee werd gehouden. Met andere woorden: in lijn met de conclusies van het PBL geven de empirische trends op de drie deelterreinen geen aanleiding om de groeiscenario's te herzien. De bandbreedte van de WLO-cijfers is afdoende om de robuustheid van beleid aan te toetsen.

### Overstap naar nieuw verkeersmodel: van NRM-RVMK naar NRM

Sinds NRM 2011 is het door het ministerie van Infrastructuur & Milieu verplicht gesteld om voor (O)TB procedures projecten op het hoofdwegennet (HWN) in het MIRT verkeerskundig door te rekenen met het NRM. Het NRM is bij uitstek geschikt om distributie-effecten ('verkeersaantrekkende werking') en effecten op vervoerswijze en vertrektijdstoppen van nieuwe infrastructuur te berekenen. Uitspraken op het OWN worden gedaan op basis van het projecteffect uit het NRM.

Omdat de RijnlandRoute in het MIRT is opgenomen, betekent dit dat voor de TB-delen (A4 en A44) het gebruik van het NRM verplicht is. Om te voorkomen dat binnen één project twee verschillende modellen (met onverklaarbare overgangen van intensiteiten) worden gehanteerd en vanwege de karakteristieken van de RijnlandRoute (gelijkend op het HWN) wordt ook voor de PIP-delen gebruik gemaakt van het NRM.

### Houdbaarheid keuze voorkeursalternatief (VKA) met NRM 2013

Na de overstap van het NRM-RVMK (model MER 2<sup>e</sup> fase) naar het NRM is onderzocht of de conclusies uit de Nota Voorkeursalternatief nog steeds gelden bij toepassing van het NRM. Allereerst worden hieronder de verkeerskundige conclusies uit de nota samengevat, waarna de effecten van de wisseling van verkeersmodel zijn toegelicht.

#### *Conclusie Nota Voorkeursalternatief (verkeersgerelateerd)*

1. Het tracéalternatief Zoeken naar Balans is toekomstvast in 2030. Dit is bij Churchill Avenue niet het geval. Uit het MER blijkt dat Zoeken naar Balans toekomstvast is en Churchill Avenue niet: ook in 2030 wikkelt Zoeken naar Balans het verkeer goed af.
2. 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.

---

<sup>2</sup> Bron: Bestendigheid van de WLO-scenario's, PBL, 2010

3. De RijnlandRoute moet ervoor zorgen dat het kwetsbare wegennet in Holland Rijnland beter bestand wordt tegen de groeiende verkeersdruk en de gevolgen van eventuele calamiteiten op de weg; een robuust netwerk biedt (1) alternatieven bij calamiteiten, overbelasting, wegwerkzaamheden en onderhoud, (2) is toekomstvast en (3) ontvlecht verkeersstromen. Op alle aspecten van robuustheid scoort Zoeken naar Balans beter dan Churchill Avenue.

*Gevolg nieuwe modelcijfers (NRM) op bovenstaande conclusie*

Conclusie 2 en 3 blijven staan. Deze zijn niet afhankelijk van de hoogte van de toekomstige verkeersintensiteiten. Anders ligt dit voor conclusie 1. Hier wordt specifiek verwezen naar de afwikkelingskwaliteit van de knoop Leiden West. De door het NRM voorspelde verkeersaantallen voor de verbinding A4-A44 hebben dezelfde orde grootte als de in het MER gebruikte aantallen. Daarom kan worden gesteld dat ook conclusie 1 nog steeds valide is. Het alternatief is minder robuust, vanwege de verwachte doorstromingsproblematiek door het samenbrengen van twee verkeersstromen ter hoogte van knoop Leiden West en de knoop A4 met bijbehorende hoge intensiteiten en afwikkelingsproblematiek. De drie conclusies uit de Nota Voorkeursalternatief blijven dus ook met de nieuwe doorrekening uit het NRM en de bijbehorende cijfers staan.

*Schaalniveau NRM*

Het NRM heeft een hoger schaalniveau dan het RVMK. Dit betekent dat het RVMK meer inzicht kan geven in de afwikkeling van verkeer op de wijkwegen binnen de gemeenten. De grotere (gebiedsontsluitende) wegen zijn opgenomen in het NRM. Het projecteffect van de RijnlandRoute – die aansluit op de grotere gebiedsontsluitende wegen – kan 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.

### **3.9 Luchtkwaliteit**

*Reclamanten argumenteren dat de luchtkwaliteit in algemene zin verslechtert (significante toename), hetgeen naar hun oordeel niet aanvaardbaar is. Daarnaast is naar oordeel van de reclamanten bij de berekeningen onder meer geen rekening gehouden met de heersende windrichting, is niet gerekend met ultrafijnstof, wordt niet voldaan aan de Europese Regelgeving of de normen / aanbevelingen van de WHO, is het onjuiste rekenjaar gekozen, is onvoldoende inzicht gegeven in de effecten ter plaatse van de tunnelmonden en wordt geen inzicht gegeven in de effecten buiten het plangebied.*

In het luchtkwaliteitsonderzoek is gerekend met het jaar 2020, conform de wettelijk voorgeschreven standaard rekenmethode en -systematiek. In het onderzoek is rekening gehouden met allerlei factoren die van invloed zijn op de emissie en verspreiding, zoals de windrichting, de diepteligging van de weg en de nabijheid van gevoelige bestemmingen (wonen), en zijn resultaten berekend voor PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> en NO<sub>2</sub>. Ultrafijn stof (PM<sub>0,1</sub>) kan niet worden berekend,

omdat hiervoor geen normering of rekenmethode voorhanden is. Er is een ruim onderzoeksgebied genomen, zoals genoemd in het achtergrondrapport Luchtkwaliteit, dat verder reikt dan het plangebied van het O-PIP.

Het project is gehouden aan de huidige wettelijke kaders en is daar op getoetst. Daarnaast is getoetst de normen die per 2015 gaan gelden. Eventuele nieuwe normstelling vanuit de Europese Unie moeten eerst worden geïmplementeerd in de regelgeving alvorens aan deze normen kan/mag worden getoetst. Er is daarom ook niet aan de normen van de WHO getoetst, aangezien dit geen wettelijke bepalingen zijn.

Aan de hand van de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek hebben de provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat begin 2014 een melding gedaan bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Op 19 maart 2014 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu met deze melding ingestemd. In het NSL borgt de Rijksoverheid centraal dat voor heel Nederland wordt voldaan aan de Europese grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Omdat de RijnlandRoute voldoet aan de wetgeving met betrekking tot de luchtkwaliteit wordt het project ook opgenomen in het NSL en is geen nader luchtkwaliteitsonderzoek vereist dan al is uitgevoerd.

Ten tijde van de zogenoemde NSL-melding was in de aangeleverde onderzoeksgegevens nog geen rekening gehouden met de verlenging van de geboorde tunnel. Om die reden is specifiek bij de tunnelmonden aanvullend onderzoek uitgevoerd. Op basis van de resultaten van het onderzoek kan gesteld worden dat de RijnlandRoute in zijn aangepaste vorm nog steeds past binnen het NSL, waarmee wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden met betrekking tot de luchtkwaliteit. Het bedoelde aanvullende onderzoek is onderdeel van de bijlagen.

### **3.10 Geluid**

*Reclamanten zijn van mening dat de RijnlandRoute leidt tot onacceptabele geluidsoverlast. De beoogde geluidschermen zijn te hoog en/of het verkeerde materiaal is beoogd. Voorgesteld wordt om de weg verder te verdiepen. In het geluidmodel zijn verkeerde uitgangspunten gehanteerd (wel of geen reconstructie, referentiesituatie, etc.). Reclamanten zijn het niet eens met de vaststelling van een hogere waarde op hun eigendom. Onduidelijk is of rekening is gehouden met cumulatieve effecten.*

De provinciale delen van de RijnlandRoute vallen onder de Wet geluidhinder (Wgh). Er is binnen de RijnlandRoute sprake van nieuwe aanleg en van reconstructie. In de Wgh is bepaald wat onder reconstructie wordt verstaan, namelijk wegen waaraan wijzigingen van de bestaande situatie plaatsvinden en waarbij door de wijziging de geluidbelasting toeneemt met 2 dB of meer. Omdat er tevens geen woning van een andere zijde geluidbelasting zal gaan ondervinden geldt bijvoorbeeld voor de Hofvlietweg en de Tjalmaweg dat het niet gaat om een nieuwe aanleg, maar om een fysieke wijziging (reconstructie) van een bestaande weg.

De rijkswegen vallen onder Wet milieubeheer (Wm). Voor het bepalen van de gevolgen van nieuwe en aan te passen infrastructuur is de te hanteren aanpak in de Wm en Wgh aangegeven, zijn normen opgenomen en is aangegeven wat onder geluidgevoelige bestemmingen wordt verstaan. Bedrijfs-/kantoorpanden, grond, natuurgebieden en recreatiewoningen vallen daar niet onder. Op basis van de berekeningsresultaten is de provincie van mening dat ten aanzien van de beschouwde objecten geen onacceptabel woon- en leefklimaat ontstaat.

In de Wgh zijn voorkeursgrenswaarden opgenomen. Bij nieuwe wegaanleg of reconstructie dient de geluidbelasting vanwege het wegverkeer te worden teruggebracht tot die voorkeursgrenswaarde. Indien geen maatregelen mogelijk of doelmatig zijn, mag een hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde worden vastgesteld. De Wgh schrijft een maximale toegestane geluidbelasting voor. Daarboven mogen geen hogere grenswaarden worden vastgesteld. Geluidbelasting vanwege wegverkeer wordt berekend in plaats van gemeten, omdat sprake is van jaargemiddelden en toekomstige situaties. Deze kunnen niet worden gemeten. De voorgeschreven aanpak betekent globaal dat bij nieuwe wegaanleg eerst is gekeken of er overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarden zijn bij geluidgevoelige objecten van in de wet bepaalde grenswaarden voor geluid. Bij reconstructie wordt eerst gekeken of er sprake is van een toename van de geluidbelasting met 1,5 dB (reconstructie-effect). In de geluidberekeningen is niet alleen het effect van het project betrokken, maar ook de autonome ontwikkeling (de ontwikkeling die er ook zou zijn zonder RijnlandRoute). Bij overschrijdingen, danwel reconstructie-effecten is er vervolgens onderzocht of maatregelen aan de bron, zoals geluidarm asfalt, kunnen worden toegepast en voldoende effect hebben. Daarna is onderzocht of overdrachtsmaatregelen, zoals geluidschermen of wallen, kunnen worden toegepast en voldoende effect hebben. Bij zowel bron-, als overdrachtsmaatregelen wordt het zogenoemde doelmatigheidscriterium gebruikt. Het kan namelijk zijn dat de kosten van de maatregelen niet in verhouding staan tot het geluidsreducerende effect bij de woningen, dat de kosten niet in verhouding staan tot het aantal woning dat van de maatregel profiteert, dat er technisch niet voldoende maatregelen mogelijk zijn (bijvoorbeeld geen geluidarm asfalt in bochten of opstelvakken, geen hoog scherm op bruggen) of dat er stedenbouwkundig of landschappelijk overwegende belemmeringen zijn.

Er zijn in het wegontwerp optimalisaties doorgevoerd, zoals de verlenging van de tunnel, verhoging van de tunnelwanden in de Oostvlietpolder en een verlaging van de Tjalmaweg bij de aansluiting Valkenburg I. Deze verbeteringen zijn meegenomen in het akoestisch onderzoek voor het definitieve PIP en de TB's en zorgen voor minder overlast voor de omgeving. Om geluidoverlast zo veel mogelijk te voorkomen dan wel te beperken, is het tracé zorgvuldig ingepast en is ook rekening gehouden met inpassing van de geluidwerende voorzieningen. Zo zullen schermen (gedeeltelijk) transparant worden uitgevoerd of zijn deze zo veel mogelijk van beplanting voorzien aan de bewonerszijde, zoals te zien is in het landschapsplan. Overigens wordt dergelijke beplanting niet betrokken in de geluidberekeningen. Verschillen in maaiveldhoogten, zoals kleine dijkjes, worden wel meegenomen in de geluidberekeningen, maar hebben geen of heel beperkt invloed op de rekenresultaten. In de berekeningen wordt ook rekening gehouden met gevolgen voor geluidgevoelige bestemmingen aan de overzijde van geluidschermen, wind en met hellingen in wegen.

Als ten slotte mitigerende maatregelen niet mogelijk blijken, onvoldoende mogelijk blijken of niet doelmatig zijn, dan is het mogelijk een hogere grenswaarde vast te stellen tot de in de wet opgenomen maximaal toegestane ontheffingswaarde. In deze situaties zal aanvullend onderzoek worden gedaan naar de binnenwaarde en indien noodzakelijk (gevel)maatregelen aan de woningen worden getroffen.

Uit de onderzoeken is in het O-PIP gebleken dat er, ten gevolge van de nieuwe weg tussen de A44 en A4, geen overschrijdingen zijn van de maximaal toegestane ontheffingswaarden. De cumulatie is in de rapportages bepaald zoals wettelijk is voorgeschreven. Daarbij werd nog geen rekening gehouden met het betrekken van de verbindingbogen van en naar de A44 en A4. Dat is in het onderzoek voor het PIP wel gedaan.

### 3.11 Externe veiligheid

*Reclamanten zijn van mening dat er voor delen van het tracé geen rekening is gehouden met de effecten voor externe veiligheid. Voorbeelden die worden genoemd zijn de aansluiting Valkenburg II en het gebied rondom knoop Leiden-West.*

Vanwege de optimalisaties van het wegontwerp, zijn situaties ontstaan (weg iets opgeschoven, extra verharding, etc.) die een nieuwe beschouwing van externe veiligheidseffecten noodzakelijk maken. Daarnaast is het rekenmodel aangevuld met de meest actuele situatie ten aanzien van kwetsbare objecten (bijvoorbeeld kinderdagverblijven), bebouwing, arbeidsplaatsen etc. Hierbij valt te denken aan de actuele beoogde situatie in het woon-werkgebied Nieuw-Rhijngest in Oegstgeest. Het uitgangspunt om de tunnel de categorie A-status te geven is ten opzichte van het O-PIP niet gewijzigd. Het gehele tracé van de RijnlandRoute is opnieuw beschouwd en dat heeft geleid tot de conclusie dat aan de wettelijke eisen van het plaatsgebonden risico wordt voldaan en dat voor de nieuwe verbindingsweg tussen de A44 en de A4 een verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk is. De uitgebreide conclusies zijn te lezen in de toelichting bij het PIP en in het achtergrondrapport Externe Veiligheid.

Ten aanzien van de aansluiting Valkenburg II en de aansluitende Voorschoterweg geldt dat deze geen deel uitmaken van de routing gevaarlijke stoffen van de gemeente Katwijk. Alleen bestemmingsverkeer maakt gebruik van de aansluiting en aansluitende Voorschoterweg. Ten aanzien van externe veiligheid is dit bestemmingsverkeer niet relevant.

### 3.12 Landschap

*Reclamanten merken op dat de RijnlandRoute schade toebrengt aan het landschap en leidt tot zichtverstoring. Verzocht wordt het landschappelijke en/of agrarische karakter van onder meer de Papenwegsepolder te behouden. De inpassing van de RijnlandRoute is onvoldoende en vanwege de doorsnijdingen van het landschap ook niet goed mogelijk. Het snelwegpanorama langs de A4 wordt aangetast.*

De RijnlandRoute doorsnijdt het landschap. Het is vervolgens de uitdaging om de realisatie van de RijnlandRoute en de bescherming van het landschap zoveel mogelijk complementair aan elkaar te laten zijn. Uitgangspunt is om de RijnlandRoute zo goed mogelijk in te passen en waar nodig mitigerende en

compenserende maatregelen door te voeren. Enerzijds komt de inpassing voort uit oogpunt van milieu (geluid, lucht, etc.), anderzijds vanuit oogpunt van het landschap (gebruik, natuur, beleving). Zicht- en lichtverstoring worden tot een minimum beperkt (onder andere door toepassing van afschermdende en op de weg gerichte verlichting), maar het volledig wegnemen daarvan is niet mogelijk.

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. Tunneldienstgebouwen worden zoveel mogelijk beperkt in omvang, terughoudend in vormgeving, ingepast met gebiedseigen beplanting en liggen grotendeels uit het zicht van omwonenden en vanaf recreatieve routes. Bij de tracering van (onverharde) paden wordt rekening gehouden met de aanwezige flora en fauna, waaronder weidevogels, en het agrarisch gebruik.

Het snelwegpanorama langs de A4 wordt gerespecteerd. Er komen in het kader van de RijnlandRoute geen schermen of hoog opgaande beplanting tussen weidegebied en de A4, waardoor het zicht op het open landschap blijft bestaan. Bij het ontwerp van Knoop Hofvliet (voorheen Knoop Vlietland) is als doel gesteld het beperken van de ruimteclaim op het weidegebied (Groene Hart en Hofpolder). Door aanpassing van het wegontwerp worden de cultuurhistorisch en ecologisch waardevolle Westeindse Polder, de Meerburgerwatering en de molen Zelden van Passe gespaard. Om de windvang van de molen Zelden van Passe te verbeteren worden 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 gekapt. Er zullen binnen de molenbiotoop geen geluidsschermen geplaatst worden. Omdat deze maatregelen het nadelige effect van de fly-overs op de windvang mogelijk niet volledig kunnen compenseren, zal er financiële compensatie plaatsvinden volgens de compensatieregeling zoals die door GS is voorgesteld (14-10-2014). Hiermee worden de eventueel verhoogde instandhoudingskosten van de molen gedekt. Voor de Knoop Ommedijk (voorheen Knoop Maaldrift) is gekozen voor een ontwerp, waarbij de met hagen ingepaste A44 de doorgaande lijn op maaiveld blijft en de nieuwe wegverbinding onderlangs gaat. Ook een ecologische en recreatieve verbinding kruist onder de A44. In het landschapsplan is de inpassing van de RijnlandRoute verder uitgewerkt.

### **3.13 Natuur**

*Reclamanten merken op dat de RijnlandRoute het leefgebied van beschermde dier- en plantensoorten aantast. Daarnaast merken zij op dat de opsomming van dier- en plantensoorten niet gebaseerd lijkt op een gedegen gebiedskennis en/of veldbiologisch inzicht. Soorten ontbreken. Ook wordt de inrichting en vorm van de faunapassage ter hoogte van Maaldrift aangehaald.*



### Natuurwaarden

Voor het O-PIP (en OTB) zijn de effecten op soorten en de aanwezige natuurwaarden in gebieden op basis van de meest recente gegevens (onder meer jaarrond veldonderzoek) en 'expert judgement' in beeld gebracht. Voor enkele soorten en locaties zijn eerdere inventarisaties niet mogelijk geweest en is voor het PIP aanvullend onderzoek uitgevoerd. Voor de verwachte negatieve effecten op de aangetroffen soorten en gebieden, worden de wettelijk vereiste mitigerende en compenserende maatregelen genomen om zodoende effecten op aanwezige natuurwaarden in natuurgebieden, maar ook op landschapsniveau, te voorkomen of te verminderen.

De aanleg van de RijnlandRoute is van invloed op de natuurwaarden in de polders nabij het wegtracé, waaronder de Papenwegse polder, Stevenhofjespolder en Oostvlietpolder. De effecten van de aanleg zijn in het kader van het MER en de ruimtelijke procedure (PIP / TB) onderzocht. Een deel van de polders wordt ongeschikt als rust-, leef- en fourageergebied. Deze resultaten zijn aanleiding voor mitigerende en compenserende maatregelen. De maatregelen, die zijn gebaseerd op beleid van de Natuurbeschermingswet, de flora- en faunawet, EHS en provinciaal weidevogelbeleid, zijn beschreven in de mitigatievisie en het mitigatie- en compensatieplan. Bij de invulling van de maatregelen wordt zo veel mogelijk getracht om ook in de directe omgeving voor diverse soorten voldoende leefgebied te behouden. Deze maatregelen zijn tevens opgenomen in het landschapsplan (zie ook paragraaf 3.12).

### Weidevogels

De berekening van het oppervlak verstoord gebied, bijvoorbeeld naast een weg in een verdiepte ligging, is gebaseerd op de verkeersintensiteit en de geluidverstooring conform de provinciale Beleidsregel compensatie natuur, recreatie en landschap. Ter illustratie: de Papenwegse polder kent in de huidige situatie verschillen in dichtheid van broedparen, waarbij het deel tussen de Nieuwe Weg en de Stevenshof een hoger broedsucces heeft (welke factoren hiervoor verantwoordelijk zijn is niet eenvoudig te duiden). In dit gebied zal de RijnlandRoute worden aangelegd. De oppervlakte van de weg wordt geheel gecompenseerd. Voor de versturende werking van de weg op de omgeving wordt een te compenseren oppervlakte berekend. In deze berekening wordt rekening gehouden met de ongelijkmatige verdeling van de broedparen en het hogere broedsucces in het noordelijk deel van de polder.

Voor de compensatie van de weidevogels is in de kostenraming voldoende budget gereserveerd voor aankoop, inrichting en beheer van het benodigde compensatieareaal (zie ook paragraaf 3.17). Compensatie voor weidevogels is gericht op de uitbreiding van de broedbiotoop. Voor de weidevogelcompensatie wordt de provinciale Beleidsregel compensatie natuur, recreatie en landschap gevolgd. Een mogelijkheid is agrarisch natuurbeheer door het afsluiten van zware beheerpakketten vanaf minimaal twaalf jaar.

### Ecologische hoofdstructuur

De ontwikkeling van natuurwaarden mag niet worden beperkt door de aanleg van de RijnlandRoute. Deze beperking wordt voorkomen door het treffen van mitigerende maatregelen, zoals de aanleg van de faunapassage bij aansluiting Ommedijk en de realisatie van een natuurvriendelijke oever-plas-dras-berm

langs de watergang over de tunnelmond in de Oostvlietpolder. De bestaande duiker onder de Europaweg wordt vervangen door een bredere duiker en voorzien van een looprichel, zodat de passeerbaarheid voor fauna wordt vergroot. In de Oostvlietpolder zelf wordt de hoofdwatergang verbreed.

De faunapassage Maaldrift maakt deel uit van het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). Voor de uitvoering van het MJPO zijn de volgende instanties verantwoordelijk: provincies, de ministeries van Infrastructuur en Milieu en van Economische Zaken, ProRail en Dienst Landelijk Gebied (DLG). Het MJPO is een essentieel programma voor de realisatie van de EHS, omdat het ervoor zorgt dat EHS-gebieden en Ecologische verbindingzones weer met elkaar worden verbonden die door infrastructuur versnipperd zijn.

De faunapassage Maaldrift zorgt ervoor dat de ecologische verbindingzone (evz) Maaldrift wordt ontsnipperd. De faunapassage wordt ingericht voor dezelfde doelsoorten als de EVZ, namelijk: kleine zoogdieren (boommarter, hermelijn, waterspitsmuis, rosse woelmuis) amfibieën (rugstreeppad), insecten (kleine vuurvlieder, oranjepip en houtpantserjuffer). Dit zijn aanwezige soorten of soorten die in de toekomst in dit gebied te verwachten zijn. Er zijn wensen geuit vanuit de omgeving om ook de ree als doelsoort mee te nemen. Samen met gemeenten en natuurorganisaties is geconcludeerd dat uit oogpunt van ecologie en veiligheid de faunapassage niet ingericht wordt voor groot wild. Op verzoek van diverse partijen wordt de faunapassage gecombineerd uitgevoerd met een recreatieve fietstunnel, op het moment dat daarvoor extra financiële middelen zijn gevonden.

### **3.14 Bodemkwaliteit en stabiliteit**

*Reclamanten uiten hun zorgen over eventuele schade aan het eigendom gedurende de realisatie van de RijnlandRoute en vragen zich af hoe daarmee wordt omgegaan. Daarnaast uiten reclamanten hun zorgen over bestaande bodemverontreiniging ter plaatse van de voormalige Zilverfabriek in relatie tot de beoogde tunnel.*

Het wegontwerp is technisch maakbaar. Uitgangspunt (eis) tijdens de realisatie zal zijn dat er geen schade optreedt aan bestaande bebouwing. De provincie en het Rijk zijn zich er terdege van bewust dat dit, ondanks een gedegen voorbereiding, nooit 100% kan worden uitgesloten. De huidige situatie van zowel onder- als bovengrond is gedetailleerd in kaart gebracht. Als er toch schade aan bestaande bebouwing ontstaat, dan zal dat worden vergoed / hersteld. Zie daarvoor ook paragraaf 3.18.

De verontreiniging ter plaatse van de voormalige Zilverfabriek is bij de provincie bekend. Hetzelfde geldt voor eventuele effecten naar aanleiding van realisatie en gebruik van de geboorde tunnel. Er worden concrete afspraken gemaakt over de sanering van het terrein.

### 3.15 Gezondheid

*Reclamanten geven aan het thema gezondheid te missen in het ontwerp inpassingsplan. Consequenties voor de gezondheid zouden in dit kader in beeld gebracht moeten worden.*

In het kader van het MER 2<sup>e</sup> fase is het thema Gezondheid, als onderdeel van de vergelijking van alternatieven, beschouwd. Hiervoor is de methode van de Gezondheidseffectscreening (GES) gehanteerd. De GES is ontwikkeld om bij ruimtelijke planvorming in beeld te brengen wat de gezondheidsrisico's zijn rondom enkele milieufactoren, zoals geluid, lucht en externe veiligheid, dit in aanvulling op wettelijke milieunormen. Niet alleen de feitelijke kwaliteit in de omgeving wordt daarbij in aanmerking genomen, maar ook het aantal blootgestelde mensen.

Voor wat betreft de ruimtelijke procedure (het inpassingsplan) worden de wettelijk verplichte thema's beschouwd in het kader van bijvoorbeeld het geluidonderzoek en het onderzoek naar luchtkwaliteit. De door reclamanten genoemde gezondheidsklachten als gevolg van bijvoorbeeld verlies van uitzicht zijn daarom niet beschouwd.

### 3.16 Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie

*Reclamanten merken op dat de RijnlandRoute (een deel van) het eigendom doorsnijdt of raakt. Dit zorgt tevens voor een waardedaling van het eigendom. Ook reclamanten die niet fysiek geraakt worden door het project geven aan dat de RijnlandRoute leidt tot waardedaling van het eigendom. Een enkeling stelt dat op dit moment al een moeilijke financiële situatie is ontstaan. Het is ook niet altijd duidelijk of eigendom verworven moet worden.*

*In zijn algemeenheid wordt gesteld dat de schade financieel gecompenseerd dient te worden, waarbij de onderwerpen planschade en nadeelcompensatie aan bod komen. Ook eventuele hinder gedurende de realisatie van de RijnlandRoute dient gecompenseerd te worden. De risico's van het al dan niet toegekend krijgen van planschade of nadeelcompensatie worden bij de reclamant gelegd. Onduidelijk is bij welke overheid een claim neergelegd moet worden en of de mogelijkheid bestaat voorschotten te ontvangen. Reclamanten wensen duidelijkheid hierover te krijgen en wensen hierover schriftelijk geïnformeerd te worden. Ten slotte wordt de vraag gesteld of de provincie voldoende budget heeft voor grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.*

#### Grondverwerving

Voor de realisatie van de RijnlandRoute moeten gronden verworven worden. De provincie bereidt de procedure van grondverwerving voor het gehele tracé, dus ook de Rijksdelen, administratief voor. Deze procedure volgt een vast stappenplan, te beginnen met een aankondigingsbrief en een eerste kennismakingsgesprek met de verwerper. Hiertoe is met direct belanghebbenden / gedupeerden een intensief communicatietraject gestart. Uitgangspunt is

om, in goed overleg, tot een koop te komen. Dit heet minnelijke verwerving. Mocht dit niet slagen, dan is de laatste mogelijkheid om over te gaan tot onteigening.

De vaststelling van de vergoeding voor de eigenaar verloopt, zowel bij minnelijke verwerving als bij onteigening, op ongeveer dezelfde manier, waarbij een aantal typen schadevergoedingen is te onderscheiden. Het gaat om vermogensschade (waarde grond of waardevermindering), inkomensschade (bedrijfsbeëindiging, verplaatsing van een bedrijf, etc.) en overige schaden (notariskosten, etc.). Kosten voor het inschakelen van een eigen deskundige worden niet geheel vergoed, maar zijn verdisconteerd in de totale kosten. Onteigening vindt plaats op basis van volledige schadeloosstelling. Voor verdere informatie hierover wordt verwezen naar de folder 'Grondverwerving; een introductie' die via de website van de provincie is te downloaden.

#### Planschade en nadeelcompensatie

Planschade is de vermogensschade (waardevermindering van onroerende zaken) of inkomensschade die ontstaat na wijziging van het planologisch regime. Voor de RijnlandRoute betreft dit de schade ten gevolge van het vaststellen van het inpassingsplan. Belanghebbenden die menen schade te ondervinden van het plan, kunnen binnen vijf jaar na het moment dat het inpassingsplan onherroepelijk is geworden op grond van artikel 6.1 Wro een verzoek tot planschadevergoeding indienen. De door reclamanten genoemde reeds geleden schade kan nog niet in behandeling worden genomen. Wel wordt de omgeving in dit kader proactief benaderd door de provincie om het gesprek aan te gaan.

Een planschadeaanvraag kan ingediend worden bij de eigen gemeente. Zij zorgt er vervolgens voor dat het verzoek wordt doorgestuurd naar Gedeputeerde Staten. Gedeputeerde Staten nemen het planschadeverzoek vervolgens in behandeling en handelen deze af. Een onafhankelijke deskundige zal een advies uitbrengen in verband met de aanvraag. Er wordt ook gekeken naar compensatie als gevolg van bijvoorbeeld het langdurig minder bereikbaar zijn van een bedrijf tijdens de aanleg van de RijnlandRoute. De mate van (eventuele) hinder tijdens de aanleg is op dit moment nog niet in te schatten. Uitgangspunt is dat hinder ten aanzien van bedrijfsactiviteiten en/of het woongenot tot een minimum wordt/worden beperkt, zodat eventuele financiële compensatie ook tot een minimum beperkt kan worden.

### **3.17 Economische uitvoerbaarheid**

*Reclamanten beargumenteren dat de economische uitvoerbaarheid niet of onvoldoende is aangetoond. Al in de fase van het O-PIP moet duidelijk zijn of en hoe het plan economisch uitvoerbaar is. Reclamanten vragen hoe de kosten voor realisatie, grondverwerving, onderhoud en mitigerende en compenserende maatregelen zijn vastgelegd.*

Ten tijde van het O-PIP was er inderdaad nog een relatief gering tekort van € 12,7 miljoen. Hiervoor is afgesproken dat er gezocht zou worden naar verdere optimalisaties en kostenbesparingen.

In de vervolgfase zijn het ontwerp en de kostenraming verder uitgekristalliseerd. Naast de reguliere bouwkosten is in de kostenraming ook rekening gehouden met mitigerende en compenserende maatregelen, beheer- en onderhoudskosten, planschade, risico's en kosten voor grondverwerving. Het plan moet economisch uitvoerbaar zijn. In het PIP is hier aandacht aan besteed. De nieuwe kostenraming is passend binnen het beschikbare budget.

### 3.18 Aanbestedings- en uitvoeringsfase

*Reclamanten hebben opmerkingen en vragen over de aanbestedings- en uitvoeringsfase. Deze richten zich onder meer op het garanderen van de bereikbaarheid van percelen, eigendommen en activiteiten (bijvoorbeeld waterrecreatie) gedurende en na de realisatie. In aansluiting hierop wordt gevraagd om, in de aanbesteding, voorwaarden mee te geven aan de aannemer(scombinatie) ten aanzien van beperking van hinder, bereikbaarheid, grootte werkterreinen, flexibiliteiten, monitoring en mitigerende maatregelen tijdens de realisatie (bijvoorbeeld grondwater). Ten slotte verzoeken reclamanten de provincie / het Rijk om na oplevering van de RijnlandRoute voor het gehele tracé een opleveringstoets uit te voeren.*

De provincie en het Rijk zijn momenteel bezig de aanbestedings- en uitvoeringsfase vorm te geven. Om die reden is de exacte fasering van de werkzaamheden, nog niet bekend. Dit betekent echter niet dat belangrijke onderwerpen, zoals ook genoemd door reclamanten, niet worden beschouwd. Hieronder wordt daar nader op ingegaan.

Op basis van uitgebreid onderzoek is de huidige situatie in kaart gebracht van het landschap, de ondergrond (zoals grondwater en zettingsgevoeligheid), de gebouwen, etc. Daarnaast is onderzocht of de RijnlandRoute onder meer technisch maakbaar (faseerbaar) is en welke verkeersmaatregelen noodzakelijk zijn tijdens de uitvoering. De aanbestedingsstukken worden vervolgens opgebouwd aan de hand van alle informatie die er ligt. Onderdeel van die stukken is ook een reeks voorwaarden waar de uiteindelijke aannemer(scombinatie) aan moet voldoen. Hierbij valt te denken aan beperking van hinder tijdens de bouw, monitoring, mitigerende maatregelen, communicatie met de omgeving, schaderegeling en herstel van de huidige situatie. Ook de grootte en locatie van werkterreinen worden hierin op hoofdlijnen bevestigd. In zowel het PIP als in de TB's wordt voorgesorteerd op de grootte en locatie van de werkterreinen. Deze terreinen worden na oplevering van de RijnlandRoute weer geschikt gemaakt voor het oorspronkelijke gebruik of worden onderdeel van de landschappelijke inpassing van de weg.

Voor aanvang van de werkzaamheden door de aannemer(scombinatie) wordt een zogenaamde 0-meting uitgevoerd. Deze 0-meting is bedoeld om de bouwkundige staat van bebouwing te beoordelen voor aanvang van de werkzaamheden en dient als referentie voor de situatie tijdens de bouw.

Een (of meerdere) opleveringstoets(en), afhankelijk van de fasering, maakt of maken vanzelfsprekend deel uit van de realisatiefase van de RijnlandRoute.



## 4 Specifieke beantwoording

### 4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de zienswijzen in tabelvorm beantwoord. Waar beantwoording op basis van een thematisch antwoord niet mogelijk of passend bleek, is een specifiek antwoord geformuleerd. Om de leesbaarheid te vergroten is de beantwoording geordend op indiener. Alle indieners, uitgezonderd rechtspersonen, zijn vanwege privacywetgeving geanonimiseerd. Zij hebben een brief ontvangen waarin duidelijk is gemaakt welk uniek nummer aan hen is toegekend dat correspondeert met de nummers in de beantwoordingstabel. Daarom is in de navolgende paragrafen ook onderscheid gemaakt in rechtspersonen en privépersonen.

### 4.2 Beantwoording zienswijzen rechtspersonen

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Gemeente Oegstgeest	Indiener verzoekt de provincie diens voorstel voor de nadere landschappelijke inpassing ter plaatse van Knooppunt Leiden West, zoals beschreven onder punt 16 van deze zienswijze, op te nemen in het inpassingsplan en hierover een nadere overeenkomst te sluiten in lijn met het ambtelijk overleg dat met indiener is gevoerd op 31 maart 2014.	De provincie heeft overleg gevoerd met de gemeente over dit punt. Waar nodig en mogelijk zijn concrete maatregelen meegenomen in het PIP en/of het TB.
Gemeente Oegstgeest	Indiener verzoekt hen te laten weten of PZH instemt met diens verzoek om afspraken met hen te maken over de te nemen maatregelen indien uit monitoring blijkt dat er ondanks de verwachting uit het verkeersonderzoek toch sprake is van een toename van het verkeer en/of sluipverkeer in Oegstgeest	Hierover is de provincie in overleg getreden met de gemeente. Afspraken hierover zijn gemaakt.
Gemeente Oegstgeest	Indiener verzoekt PZH de regio te blijven ondersteunen met een verzoek aan het Rijk om in het kader van de verkeersveiligheid de snelheid op de A44 te verlagen van 120 km naar 100 km.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp. Een verlaging van de snelheid op de A44 is voor de wegbeheerder (Rijkswaterstaat), ook vanuit oogpunt van verkeersveiligheid, niet aan de orde. Dit past niet binnen het kabinetsbeleid.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Gemeente Oegstgeest	Indiener verzoekt de PZH het ruimtebeslag van de RijnlandRoute in overeenstemming te brengen met de overeenkomst Knoop Leiden West, dan wel indien dit niet mogelijk is, voorafgaand aan de vaststelling van het plan een nadere overeenkomst te sluiten over de compensatie.	Uitgangspunt is om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de genoemde overeenkomst, maar dat is niet altijd mogelijk. Afspraken over gronden en compensatie zijn onderwerp van gesprek met de provincie.
Gemeente Oegstgeest	Indiener verzoekt de PZH ten behoeve van de verlegging van de toegangsweg voor ECOLAB ter plaatse van de Rhijnhofweg te zorgen voor een betere wegstructuur c.q. wegindeling, zodat de Rhijnhofweg deze toename van het verkeer kan verwerken.	De provincie voert met Nalco gesprekken over (her)inrichting van diens eigendom. In het wegontwerp is een uitbreiding van het wegprofiel van een deel van de Rhijnhofweg meegenomen. De provincie maakt nadere afspraken met Oegstgeest hierover.
Gemeente Oegstgeest	Indiener verzoekt de PZH te zorgen voor een adequate herlocatie van McDonald's en een adequate locatie voor een transferium (R-net halte), alsmede om afspraken te maken over het realiseren van een OV overstappunt in deelgebied 8 (Nieuw Rhijngest Zuid).	De provincie voert hierover met indiener overleg. Overigens bestaat er voor de provincie geen inspanningsverplichting in het zoeken naar alternatieve locaties.
Gemeente Oegstgeest	Indiener verzoekt de PZH bij de verdere planontwikkeling de veiligheidsregio Hollands Midden te betrekken.	De veiligheidsregio is reeds lange tijd betrokken bij de planvorming. Het contact is in het kader van het tunnelveiligheidsplan geïntensiveerd.
Gemeente Oegstgeest	Indiener verzoekt de provincie de (monumentale) panden aan de Rhijnhofweg 5 - 7 - voor zover mogelijk - te behouden.	In ieder geval het hoofdgebouw kan behouden blijven. De bijgebouwen nabij de A44 moeten als gevolg van de RijnlandRoute verworven (en geamoveerd) worden. Dit is als zodanig aangegeven op de plankaarten behorende bij het tracébesluit RijnlandRoute A44.
Gemeente Oegstgeest	Indiener verzoekt PZH bij het nadere ontwerp van de HOV Noordwijk/Katwijk- Leiden rekening te houden met het onderliggend busnetwerk en op dit punt eveneens een reactie te geven op onze zienswijze.	In het wegontwerp is ter plaatse van de aansluiting Leiden-West rekening gehouden met ruimtereserveringen voor het HOV. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Scope



Naam	Zienswijze	Beantwoording
Gemeente Oegstgeest	Indiener verzoekt de provincie de tekst van de inpassingsvisie/ het landschapsplan en de tekst over de RijnlandRoute aan te passen en te verduidelijken alsmede de "kaart inpassingsplan RijnlandRoute 2-4 te verduidelijken overeenkomstig de door ons gemaakte opmerkingen en vragen genoemd onder punt 29 tot en met 32 van de zienswijze.	Alle genoemde punten zijn beschouwd en waar nodig doorvertaald in de definitieve (plan)producten.
Gemeente Voorschoten	Voor de aantakkingen van de RLR op A4 en A44 worden door u en RWS afzonderlijke (Ontwerp) Tracébesluiten (OTB) voorbereid. De OTB's en het O-PIP moeten samen het instrument vormen dat de RLR planologisch-juridisch mogelijk maakt. Wij constateren dat de ter visielegging van de OTB's niet parallel loopt met de ter visielegging van het O-PIP. Op deze manier is het voor ons niet mogelijk om de relatie tussen het O-PIP en de OTB's te overzien en hebben wij geen inzicht in alle gevolgen van beide plannen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
Gemeente Voorschoten	Met name op het gebied van lucht en geluid ontbreekt op dit moment een goede integrale benadering, waardoor wij de cumulatie van effecten op delen aan de noord-oostkant van Voorschoten (Krimwijk II. Vlietwijk) niet kunnen beoordelen. Wij vragen u om richting de TB's A4 en A44 de milieueffecten vanuit zowel het O-PIP RijnlandRoute als beide OTB's inzichtelijk te maken.	Het PIP en de TB's worden gelijktijdig vastgesteld en vervolgens ter inzage gelegd. De milieu-informatie komt daarmee gelijktijdig beschikbaar. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Procedure en geluid
Gemeente Voorschoten	Zoals u weet dient er nog overleg plaats te vinden over de rol van het Bevoegd Gezag voor de Tunnelveiligheid met de provincie Zuid-Holland, de gemeente Leiden en onze gemeente. Helaas hebben wij in de afgelopen periode gezamenlijk niet de voortgang kunnen boeken die wij beogen. Zolang er geen afspraken vastliggen omtrent het Bevoegd Gezag, is het voor ons niet mogelijk om op passende wijze te reageren op het Tunnelveiligheidsplan. Q&A en Scenarioanalyse. Wij zullen dit separaat van deze zienswijze op het Inpassingsplan doen; als nadere afspraken omtrent het Bevoegd Gezag vastliggen.	De provincie heeft het contact met indiener over dit onderwerp voortgezet. De zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.
Gemeente Voorschoten	Naar onze mening ligt een groot deel van de oplossing van het bereikbaarheidsprobleem in de Leidse regio in het oplossen van de huidige verkeersknelpunten, met name het knelpunt rondom het Lammenschansplein in Leiden. Dit knelpunt heeft een groot effect op de bereikbaarheid van Voorschoten en wij roepen u daarom dringend op bij de realisatie van het project te starten met de uitvoering van de opwaardering van de Europaweg (N206) en het Lammenschansplein. Het waarborgen van de bereikbaarheid	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	<p>van Voorschoten geldt hierbij voor ons als voorwaarde. Op deze manier kunt u naar ons Inzicht snel eerste stappen zetten in de verbetering van de bereikbaarheid van de Leidse regio en de doorstroming op de N206/Churchilllaan, hetgeen bijdraagt aan de realisatie van de (sub)doelstellingen van het project.</p>	
Gemeente Voorschoten	<p>In het MER 2.0 zijn berekeningen opgenomen over het effect van verschillende tracévarianten van de RLR op het lokale wegennet. Uit de achtergrondrapporten van het O-PIP kunnen wij echter niet opmaken wat het effect is van het huidige tracé. In de afgelopen periode zijn tal van aanpassingen op het ontwerp gedaan, hetgeen naar onze mening zou kunnen leiden tot verschuivingen van verkeer op lokaal niveau. Voor het O-PIP maakt u gebruik van het NRM-model in combinatie met het RVMK. Deze verandering van verkeersmodel maakt de effecten op het lokale wegennet niet goed Inzichtelijk. Voor ons staat voorop dat de RijnlandRoute tijdens en na de realisatie niet mag leiden tot significante toename van verkeer en met name sluipverkeer op het lokale Voorschotense wegennet. Wij vragen u dan ook de verkeerseffecten van de huidige inpassingvariant op het lokale wegennet inzichtelijk te maken opdat deze effecten gedegen beoordeeld kunnen worden. Hierbij leggen wij ook de relatie met milieu-, en leefbaarheidseffecten, welke niet mogen verslechteren. Dit zou naar onze mening het beste kunnen door een tweede aanvulling op het MER op te stellen, zoals ook is geadviseerd door de Commissie voor de m.e.r. in haar toetsingsadvies van 29 november 2012. Dit is tevens door gedeputeerde De Bondt in het vooruitzicht gesteld in de betreffende behandelingen van de Statencommissie Verkeer en Milieu.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Verkeer en MER</p>
Gemeente Voorschoten	<p>Langs de Hofvlietweg in de Leidse Oostvlietpolder heeft u in het O-PIP de huidige fietsverbinding Voorschoten-Vlietland-Zoeterwoude aangepast naar een niet vrij liggende verbinding voor fietsers en voetgangers. De thans voorziene Inpassing zorgt in onze ogen voor een uiterst verkeersonveilige situatie en maakt de verbinding vanuit recreatief oogpunt minder aantrekkelijk. Wij doen een beroep op u om in het definitieve PIP een vrij liggende verbinding op te nemen voor de fietsverbinding Voorschoten-Vlietland-Zoeterwoude in de Leidse Oostvlietpolder.</p>	<p>De provincie is van mening dat een fietsroute via de Hofvlietweg beschikbaar moet blijven (zoals nu ook het geval is). In tegenstelling tot eerdere ontwerpen is er in het huidige ontwerp een vrijliggend fietspad langs de Hofvlietweg opgenomen. Fietsers op de hoofdrijbaan is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk.</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Gemeente Voorschoten	<p>De forse toename van verkeer op de A4 en de asverlegging van de A4 In westelijke richting leidt in onze ogen tot een flinke toename van de geluidsbelasting op woningen in met name Krimwijk II (Park Allemansgeest). In dit kader roepen wij u op om deze geluidseffecten ook in het kader van het O-PIP en het OTB A4 verder te mitigeren. Daarnaast roepen wij u op de voorziene uitvoering van geluidswerende maatregelen langs de A4 bij recreatiegebied Vlietland tot uitvoering te brengen. In combinatie met een verbeterlag op het gebied van landschappelijke inpassing kunt u in onze ogen veel winst behalen. Door in de eerste plaats op het dak van de oostelijke tunnelmond en langs de tunnelbak van de RijnlandRoute in de Oostvlietpolder hogere aarden wallen dan de thans voorziene tunnelwand van circa 1,5 meter toe te passen, mitigeert u de geluidseffecten daar verder.</p>	<p>Uit de geluidberekeningen volgt dat geen sprake is van overschrijdingen van de wettelijk vastgelegde normen. Recreatiegebieden en recreatiewoningen zijn in de wet niet aangegeven als geluidgevoelig. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het geluidniveau na realisatie van de RijnlandRoute wel beschouwd. De provincie en het Rijk zijn van mening dat geen sprake is van een onacceptabel woon- en leefklimaat. Er wordt wel voorzien in dubbellaags ZOAB op de A4. De afspraken over geluidwerende voorzieningen die zijn gemaakt met BAM staan los van de wettelijk noodzakelijke maatregelen die moeten worden gerealiseerd op grond van de resultaten van het akoestisch onderzoek.</p>
Gemeente Voorschoten	<p>In de tweede plaats pleiten wij voor een verdere optimalisatie van de aantakking op de A4. Een onderlangse verbinding in plaats van de huidige bovenlangse verbinding biedt kansen voor zowel een verbeterde landschappelijke inpassing als het verder terugdringen van de te verwachte negatieve geluidseffecten. Wij verzoeken u thans in dit verband uw invloed aan te wenden bij de verdere uitwerking van het OTB A4.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp</p>
Gemeente Voorschoten	<p>Binnen het O-PIP hanteert u een viertal afwijkingsbevoegdheden die flexibiliteit ten aanzien van het optimaliseren van het ontwerp beogen, waarbij als voorwaarde geldt dat er geen strijdigheid mag zijn met de Wet geluidhinder of andere relevante wetgeving. Wij vragen u om in de stappen naar het OTB A4 en het definitieve PIP ruimtelijke reserveringen op te nemen die deze hogere aarden wallen en een verdiepte aantakking op de A4 in ieder geval mogelijk maken.</p>	<p>Concrete geluidmaatregelen zijn opgenomen in het PIP. De flexibiliteit voor wat betreft aarden wallen wordt niet overgenomen. De flexibiliteit voor een verdiepte aantakking op de A4 wordt ook niet overgenomen, omdat een dergelijke flexibiliteitsbepaling niet in het aanpalende TB is opgenomen c.q. opgenomen kan worden.</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Gemeente Voorschoten	Ten aanzien van de luchtkwaliteit constateren wij dat, volgens de door u gehanteerde modellen, de voorkeurgrenswaarden op het gebied van NO2 en PM10 niet worden overschreden. De inpassing van de boortunnel heeft hier wat ons betreft in grote mate aan bijgedragen. Wij zien echter in de verdere uitwerking van de RijnlandRoute zowel op planologisch als technisch gebied mogelijkheden voor verdere verbetering van de luchtkwaliteit rondom de tunnelmonden en verzoeken u dan ook daar aandacht aan te blijven besteden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
Gemeente Voorschoten	Het O-PIP geeft aan dat zich onder de Zilverfabriek aan de Leidseweg zware verontreiniging bevindt, die zich over een groot gebied uitstrekt. Deze verontreiniging baart ons zorgen en wij constateren dat de aanleg van de boortunnel effect kan hebben op deze verontreiniging. Wij roepen u dan ook op samen met het bevoegd gezag en de eigenaar van het perceel vaart achter het saneringsplan te zetten en de sanering verder af te handelen. Te allen tijde mag de realisatie van de boortunnel geen negatief effect hebben op de verdere lokale bodemgesteldheid en grondwaterstromen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Bodemkwaliteit en stabiliteit
Gemeente Voorschoten	De inpassing van de RijnlandRoute beoordelen wij langs de doelstellingen van het Pact van Duivenvoorde en het bijbehorende Landschaps Ontwikkelingsplan (LOP). Het LOP wordt op verschillende onderdelen in de inpassingsvisie niet juist geïnterpreteerd. Dit leidt tot (ruimtelijke) ingrepen die niet aansluiten bij de ambities en de intenties van het LOP. Wij vragen u in de verdere (landschappelijke) uitwerking in samenwerking met de Pact-gemeenten te komen tot aansluiting van de landschappelijke inpassing op het LOP, rekening houdend met de landschappelijke en natuurwaarden van het gebied.	Het O-PIP is opgesteld overeenkomstig de richtlijnen voor bescherming van weidevogels en de landgoederenzone. Ook is gekeken naar het Landschaps Ontwikkelings Plan en het Gebiedsprofiel Ruimtelijke Kwaliteit die voor Duin Horst en Weide zijn gemaakt. Bij de inpassing van de RLR is zoveel mogelijk rekening gehouden met de daarin opgenomen ambities en richtlijnen.
Gemeente Voorschoten	Wij constateren dat u op de locatie van de boortunnel zeer belemmerende aanvullende regels heeft toegepast ter bescherming van de boortunnel. Tegen de beperkingen die deze regels opleggen maken wij bezwaar. Wij zien in dat de boortunnel In zekere mate uit veiligheidsoverwegingen beschermd dient te worden. De beschermingszones 1 en 2 voor de verkeerstunnel (artikel 23.2 en 23.3 van de regels bij het O-PIP) leggen echter onnodig grote beperkingen op het bovengrondse plangebied, waardoor het uitvoeren van (toekomstige) werkzaamheden bovengronds juridisch complex wordt. Wij roepen u op de bepalingen voor de beschermingszone van de boortunnel aan te passen en in lijn te	Op basis van nader onderzoek zijn de beschermingszones concreter ingevuld en zijn de beperkingen meer passend gemaakt.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	brengen met de bepalingen en regels uit de vigerende bestemmingsplannen.	
Gemeente Voorschoten	Het tracé van de RijnlandRoute is door de boortunnel geoptimaliseerd en in het O-PIP enigszins rechtgetrokken ten opzichte van de eerdere variant. De reservering die in het stadium van het VO-PIP lag over het eerdere plangebied ter hoogte van de Leidseweg Noord, Hofweg en omgeving kan dan ook worden opgeheven. Wij vragen u deze aanpassing ook in verdere provinciale planologische documenten op te heffen.	De reservering die resteert, is opgenomen in het kader van de beschermingszones van de geboorde tunnel. Deze ruimtelijke reservering in het PIP is noodzakelijk. De beschermingszones dienen het gebruik en de instandhouding van de geboorde tunnel te borgen.
Gemeente Voorschoten	Op een aantal plaatsen in het O-PIP zijn de vigerende regels niet volledig overgenomen. Tevens is de in het bestemmingsplan geldende wijzigingsbevoegdheid niet opgenomen. Het gaat hier met name om de verschillende beschrijvingen van woonbestemmingen uit de bestemmingsplannen 'Landgoederen en Sportvelden' en 'Oost'. Wij vragen u in de aanloop naar het definitieve PIP alle vigerende bestemmingen correct over te nemen en de wijzigingsbevoegdheden van het college van B&W te handhaven.	Dit is gecontroleerd en waar nodig aangevuld / aangepast in het PIP.
Stichting Belangenbehartiging Oostvlietpolder	Fietspaden langs de verlegde Hofvlietweg zullen worden vervangen door "fietsstroken" met 80 km/uur autoverkeer en toenemende verkeersdruk t.g.v. recreatiewoningen en andere voorzieningen te realiseren in "Vlietland". Wij pleiten met klem voor het behoud van vrijliggende fietspaden (waar overigens ook wandelaars, hardlopers en skeelers gebruik van maken) omdat er door genoemde fietsstroken een zeer onveilige situatie zal ontstaan.	De provincie is van mening dat een fietsroute via de Hofvlietweg beschikbaar moet blijven (zoals nu ook het geval is). In tegenstelling tot eerdere ontwerpen is er in het huidige ontwerp een vrijliggend fietspad langs de Hofvlietweg opgenomen. Fietsers op de hoofdrijbaan is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk.
Stichting Belangenbehartiging Oostvlietpolder	Veilig invoegen van de Vlietweg en de Vrouwenweg op de Europaweg is nu al bijna onmogelijk. Daarom pleiten wij ervoor om in het plan mogelijkheden op te nemen voor veilig invoegen, d.m.v. voldoende lange invoegstroken of 2 halve turbo-rotondes. Wij verzoeken met klem deze voorzieningen te treffen bij Europaweg en Lammenschansplein	In het ontwerp van de RijnlandRoute wordt voorzien in een verkeersveilige oplossing ter plaatse van de aantakking van de Vrouwenweg op de Europaweg.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
VVE Lotte Beesestraat 33 - 47	Het MER geeft aan dat luchtkwaliteit (NO2) bij gelijkmatige spreiding aanzienlijk zal verslechteren, maar door de heersende windrichting zal verontreiniging op onze woning aanmerkelijk hoger uitvallen. Dit heeft een grote impact op ons leefklimaat, zowel buiten als in onze woning. Door het gekozen ontwerp zuigt onze woning alle ventilatielucht aan over de gevels welke direct op de weg zijn gericht. Dit zal een veel hogere belasting van fijnstof op ons terras en in onze woning opleveren dan aanvaardbaar is.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
VVE Lotte Beesestraat 33 - 47	Uit het O-PIP blijkt dat de weg zeer dicht bij onze woning wordt aangelegd. Ondanks de voorgenomen verdiepte aanleg vrezen wij een ontoelaatbare geluidtoename op ons terras en in onze woning. Elke verhoging van het verkeerslawaai zal leiden tot een hogere geluiddruk in onze woning daar onze woning geen enkele voorziening heeft om deze te weren.	In de wijk Stevenshof is in het kader van de Wet geluidhinder geen sprake van overschrijding van de maximaal toegestane ontheffingswaarden. In het kader van de Wet milieubeheer (TB) is sprake van een lichte overschrijding op een beperkt aantal adressen. Er worden geen maximale ontheffingswaarden overschreden. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
VVE Lotte Beesestraat 33 - 47	Destijds is met grote zorg door de gemeente Leiden speciale straatverlichting geplaatst om lichtvervuiling naar het vogelbroedgebied tegen te gaan. Wij vrezen dat door de aanleg van de nieuwe weg de lichtverontreiniging enorm zal toenemen.	Uitgangspunt is om speciale verlichting toe te passen ter plaatse van in ieder geval de delen van het wegtracé die buiten het bebouwde gebied liggen. Hiermee kan de lichtuitstraling naar de omgeving beperkt worden.
VVE Lotte Beesestraat 33 - 47	Al met al voorzien wij dat de aanleg van de weg voor ons zal betekenen dat er een aantal dure maatregelen voor aanpassing van ventilatiesysteem en geluidwering moeten worden genomen. Wij houden U aansprakelijk voor deze kosten en behouden ons het recht voor te zijner tijd hiervoor een claim bij U neer te leggen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Geluid, grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
Leidse Roadrunners Club	Voet- en fietspaden dienen gescheiden te zijn van het overige verkeer.	In het huidige ontwerp zijn ter hoogte van het Lammenschansplein en de Europaweg vrijliggende fiets/voetpaden opgenomen.
Leidse Roadrunners Club	De ondergrond van de loopparcoursen dient geasfalteerd te blijven.	Indien de RijnlandRoute loopparcoursen raakt, zullen deze worden hersteld. Uitgangspunt daarbij is de huidige toestand.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Leidse Roadrunners Club	Over de planning van de werkzaamheden wil de vereniging vooraf overleg hebben met de projectorganisatie. Met name het jaarlijkse Z&Z circuit begin maart is voor de vereniging een belangrijk evenement.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
Remmerswaal Bouwadvisering	Door de komst van de RLR zal het woongenot verminderen door toename van de geluidsoverlast tijdens en na de uitvoering van de RLR.	De geluidsbelasting wordt met het tracébesluit ter plaatse van de woning van indiener lager dan de reeds geldende (of vergunde) geluidsbelasting.
Remmerswaal Bouwadvisering	Door de komst van de RLR zal het woongenot verminderen door de verslechtering van de luchtkwaliteit door uitlaatgassen en fijnstof.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
Remmerswaal Bouwadvisering	<p>Door de komst van de RLR zal / zullen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ de waarde van de woning van indiener dalen;</li> <li>▪ geluidsschermen gerealiseerd moeten worden i.v.m. de geluidsbelasting;</li> <li>▪ omrijbewegingen gemaakt moeten worden tijdens de uitvoering van de RLR;</li> <li>▪ het pand mogelijk verzakken tijdens de uitvoering van de RLR;</li> <li>▪ mogelijk scheuren ontstaan in de bebouwing door de uitvoering van de RLR;</li> <li>▪ kosten gemaakt moeten worden voor voortijdig verzorgen van metingen en controle (nulmeting).</li> </ul> <p>Indiener wil dat de kosten hiervoor vergoed worden.</p>	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie en aanbestedings- en uitvoeringsfase

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Marina Rijnsburg	Als de bruggen niet meer open kunnen, mist indiener al diens klanten met staande mast. Er is in de afgelopen jaren juist geïnvesteerd in een hijskraan van 20 ton, gericht op uitbreiding van stalling en onderhoud van zeilboten tot 20 ton van eigenaren uit de regio Katwijk Leiden. Juist nu er na een paar zware crisisjaren weer meer ontwikkeling mogelijk is in de watersport, komt dit indiener zeer slecht uit.	Aan het besluit om de Torenvlietbrug en de brug in de A44 als vaste brug uit te voeren heeft een economische analyse ten grondslag gelegen waaruit blijkt dat de nut en noodzaak van het beweegbaar houden van deze bruggen in economisch opzicht beperkt is voor de diverse plannen en ambities in de omgeving. De baten van het beweegbaar houden van de bruggen wegen niet op tegen de kosten.
Marina Rijnsburg	Indiener loopt aanzienlijke financiële schade op als de bruggen niet meer open kunnen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute	Op 28 maart jl. hebben GS het ontwerp-inpassingsplan en het ontwerpbesluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaaai gedurende zes weken ter inzage gelegd: een stapel van ca. een halve meter hoog met duizenden pagina's, die niet in zes weken is te lezen. Bovendien was een aantal stukken op de sites van de provincie gedurende die termijn niet te raadplegen. Dit is in strijd met de relevante wet- en regelgeving ter zake. Deze manier van 'ter inzage leggen' vormt al met al een ernstige belemmering voor het indienen van een zienswijze.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute	De mogelijkheid om het ontwerp-inpassingsplan en de ontwerp-tracébesluiten in samenhang te bezien en op die samenhang ook te reageren is door het niet gelijktijdig ter inzage leggen ontnomen. Dat is eens te zorgelijker en ook eens te onbegrijpelijker, omdat de provincie de RijnlandRoute al bijna tien jaar lang consequent en nadrukkelijk als één project presenteert. Indiener heeft GS verzocht de termijn van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan zodanig te verlengen, dat dit plan tegelijk met de ontwerp-tracébesluiten ter inzage komt te liggen.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute	Om een aantal redenen maakt indiener bezwaar tegen het ontbreken van een aanvulling op het 2 <sup>e</sup> fase MER voor de RijnlandRoute. Volgens indiener schiet de motivering waarom een aanvulling op het 2 <sup>e</sup> fase MER niet nodig is ernstig tekort. Het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel en ook het rechtszekerheidsbeginsel	De provincie is van mening dat een aanvulling op het MER 2 <sup>e</sup> fase niet noodzakelijk is. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Procedure en MER



Naam	Zienswijze	Beantwoording
	lijken indiener hierbij ernstig in het geding.	
Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute	Indiener maakt bezwaar tegen het gebruik van (alleen) het Global Economy scenario, dat voorziet in een jaarlijkse groei van het BBP van 2,7% tussen 2000 en 2020 en in een voortgezette groei van het autoverkeer. Het hanteren van realistische prognoses zou ook tegemoet komen aan de passage die de Commissie voor de m.e.r. in haar Voorlopig Toetsingsadvies (d.d. 18 oktober 2012) over het MER RijnlandRoute (rapportnummer 2198-338) wijdt aan de verkeersprognoses.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Verkeer en MER
Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute	De toelichting op het O-PIP voldoet niet aan de eisen van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Er wordt onder meer niet voldaan aan het motiveringsbeginsel, zijn gemaakte keuzes niet onderbouwd, ontbreekt een inzichtelijke vergelijking van alternatieven, is de nut en noodzaak van de RijnlandRoute onvoldoende aangetoond en is de (economische en maatschappelijke) uitvoerbaarheid onvoldoende aangetoond.	De provincie deelt de mening van indiener niet. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Nut en noodzaak, alternatievenafweging, verkeer, economische uitvoerbaarheid en procedure
Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute	Onze opstelling is al vele jaren geweest (en is ook nu nog steeds) de zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande N206-route zo snel mogelijk te nemen, vervolgens te monitoren hoe de doorstroming, de veiligheid en de leefbaarheid zich daarna ontwikkelen en aan de hand daarvan te beoordelen of (en zo ja: welke) verdergaande maatregelen nodig zijn. Na uitvoering van de no-regretmaatregelen blijven alle verdergaande opties (ZnB en CA) immers nog open.	De no-regret maatregelen zijn geen oplossing voor de problemen op de bestaande N206-route. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute	De klachten over de manier, waarop de provincie bij de RijnlandRoute met burgers en maatschappelijke organisaties omgaat, hebben onder meer betrekking op (in willekeurige volgorde:) het in het geheel niet reageren of - naar de eigen 'servicenormen' - veel te laat reageren op brieven en e-mailberichten, het niet ingaan op argumenten van burgers en maatschappelijke organisaties, het onvoldoende informeren (zelfs) van bewoners (die hun huis dreigen kwijt te raken aan de RijnlandRoute), het te laat komen op door de provincie zelf georganiseerde voorlichtingsavonden, het neerleggen van verouderde kaarten tijdens de inloopavonden voor het ontwerp-inpassingsplan.	De provincie streeft ernaar om vragen binnen afgesproken termijnen te beantwoorden en bewoners en andere belanghebbenden zoveel mogelijk te betrekken in de planvorming. De provincie betreurt het dat indiener van mening is dat de provincie de omgeving onvoldoende betreft en informeert.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute	Mitigerende en compenserende maatregelen (ecologie, weidevogelcompensatie) zijn onvoldoende inzichtelijk gemaakt. Het landschapsplan en de inpassingsvisie creëren een virtuele toekomst en een belevingswereld die zeker niet gedeeld zal worden door degenen die werkelijk gesteld zijn op de landschappen waar de RijnlandRoute doorheen en langs loopt	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Landschap en natuur
Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute	Indiener verzoekt de provincie diens inspraakreacties op het MER 1e en 2e fase, alsmede de als bijlage bijgevoegde stukken als onderdeel van de zienswijze te beschouwen.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording van de zienswijzen wordt verwezen naar de betreffende inspraaknota's.
Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute	Wij adviseren u het ontwerp-inpassingsplan in te trekken en - na een gedegen probleemanalyse - pas weer (tegelijk met de ontwerp-tracébesluiten!) een ontwerp ter inzage te leggen als u aan de wettelijke eisen daarvoor kunt voldoen, dat wil in het bijzonder zeggen als u uw keuze van de bestemmingen in dat ontwerp deugdelijk kunt verantwoorden en als u de uitvoerbaarheid van dat plan kunt aantonen. Wij adviseren u bovendien - voor zover u zou kiezen voor een m.e.r.-plichtige activiteit - daarvoor een aanvullend MER te laten opstellen en dat de normale procedure te laten doorlopen.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Procedure en MER
Vlietland BV	Indiener is tegen de asverlegging van de A4 richting Vlietland met circa 40 meter, waardoor Vlietland nog meer overlast zal ondervinden van de A4.	Op basis van een integrale afweging is de asverlegging van de A4 bepaald. Onderdelen van die integrale afweging zijn onder meer het behoud van Molen Zelden van Passe en het risico van verlegging van de Meerburgerwating. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
Vlietland BV	Indiener is tegen het tegen Vlietland aan situeren van een groot tunnel werkterrein waar minstens 4 jaar lang onophoudelijk (dag en nacht en 365 dagen in het jaar) met zwaar materieel gereden zal gaan worden, hetgeen heel veel extra (geluid-, licht- en zicht-) overlast zal betekenen voor de huidige en beoogde toekomstige recreatieve voorzieningen in Vlietland.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Vlietland BV	<p>Indiener is tegen het schrappen van het aanvankelijk in de plannen opgenomen fietspad langs de om te leggen ontsluitingsweg voor auto's waardoor fietsers worden gedwongen over deze autoweg te rijden. Dit is uiteraard veel minder veilig en aantrekkelijk</p>	<p>De provincie is van mening dat een fietsroute via de Hofvlietweg beschikbaar moet blijven (zoals nu ook het geval is). In tegenstelling tot eerdere ontwerpen is er in het huidige ontwerp een vrijliggend fietspad langs de Hofvlietweg opgenomen. Fietsers op de hoofdrijbaan is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk. Daarnaast is in het huidige ontwerp geen fietsverbinding meer opgenomen ter hoogte van de tunnelmond richting de Vlietweg.</p>
Vlietland BV	<p>Indiener is het oneens met het kappen van bomen in het noordoosten van Vlietland op gronden waarvoor een erfpachtovereenkomst is aangegaan met RCV, hetgeen zal betekenen dat er nog meer (geluid- en zicht-)overlast ondervonden zal worden van de RijnlandRoute (RLR). GS rechtvaardigt deze bomenkap in Vlietland door te stellen dat dit nodig is voor de realisatie van de RijnlandRoute, terwijl deze op 80 meter afstand van Vlietland zou blijven volgens verklaringen van gedeputeerde De Bondt. Verder staat in de ter visie gelegde documenten dat dit nodig zou zijn voor de windvang van de molen Zelden van Passé en verbetering van de ecologische waarde van deze rand. Dit zijn onzinnige argumenten. De betreffende bomen staan daar al circa 30 jaar en zijn nooit aangemerkt als hinderlijk voor de windvang van de molen, daar ze daarvoor op voldoende afstand staan. PZH acht daarentegen de realisatie van twee 10 meter hoge viaducten vlakbij de molen klaarblijkelijk geen beletsel voor de windvang daarvan, terwijl dit uiteraard onjuist is. Het ter visie gelegde rapport "RijnlandRoute inpassingsvisie en landschapsplan" van MTD Landschapsarchitecten staat vol met nietszeggende dan wel onjuiste teksten. Op bladzijde 105 en op bladzijde 109 van dit rapport staat dat de bomen langs de rand van Vlietland gekapt mogen worden krachtens het beheerplan. Er is echter helemaal geen beheerplan voor Vlietland (hetgeen er mede de oorzaak van is dat Vlietland al 30 jaar zeer slecht wordt onderhouden en beheerd door PZH).</p>	<p>Het kappen van bomen is noodzakelijk in het kader van de realisatie van de RijnlandRoute. De gekapte bomen worden elders gecompenseerd. Op basis van een integrale afweging is gekomen tot de verlegging van de weg van de A4, waardoor meer ruimte van recreatiegebied Vlietland benodigd is.</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Vlietland BV	In het voornoemde rapport staat op bladzijde 105 "op de overgang tussen Vlietlanden en de Oostvlietpolder worden de hoge bomen vervangen door een mantelzoomvegetatie'. Het aanleggen van een "mantelzoomvegetatie" op gronden waarvoor een erfpachtovereenkomst is aangegaan met RCV zal betekenen dat RCV deze gronden niet kan gebruiken en daardoor schade zal lijden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
Vlietland BV	Volgens MTD Landschapsarchitecten zal de genoemde mantelzoomvegetatie een "mooi beeld' geven van de overgang van Vlietland naar de Oostvlietpolder en passen in "de ecologische doelstelling van het beheerplan Vlietland'. Dit is wederom onzinnig aangezien er 1) geen beheerplan Vlietland bestaat en 2) hiermee met name bereikt zou worden dat de vierbaansRijnlandRoute -met alle vertakkingen en viaducten- nog meer overlast zou geven voor Vlietland doordat deze beter hoorbaar, zichtbaar, ruikbaar etc. zal zijn (hetgeen niet past in de ecologische doelstelling die RCV wel mede heeft met haar inrichtingsplannen).	De mantelzoomvegetatie is een kwaliteitsverbetering op basis van het beheerplan van Vlietland en is een vervanging van de huidige populierenakkers. Op basis van een integrale afweging is gekomen tot de verlegging van de wegas van de A4, waardoor meer ruimte van recreatiegebied Vlietland benodigd is. De provincie is in overleg getreden met indiener.
Vlietland BV	De RLR moet beter worden ingepast, omdat tussen overheid en hoofdexploitant, huidige en nieuwe en onderexploitanten langjarig overeenkomsten zijn afgesloten ter hoogte van miljoenen die door de RLR minder rendabel geëxploiteerd kunnen worden. Betrokken partijen zullen zodoende schade leiden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
Vlietland BV	Bij het bepalen van de schade dient verder onder meer rekening te worden gehouden met het feit dat aan het ontwikkelen van de plannen voor nieuwe voorzieningen in Vlietland en het verkrijgen van goedkeuring daarvoor van de Gemeente, de Provincie, het Rijk, de Tweede Kamer en andere overheden en instanties 28 jaar is gewerkt. In totaal is hierin circa 15 miljoen Euro geïnvesteerd en aan financiële verplichtingen aangegaan. Dit is gedaan op basis van: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De door RCV verworven exclusieve rechten tot commerciële ontwikkeling en exploitatie van Vlietland (die in 1983 door ondergetekende zijn gekocht van de voormalige eigenaar van Vlietland die deze rechten had behouden bij de verkoop aan PZH).</li> <li>2. Nadien gemaakte afspraken met GS waaronder afspraken omtrent de ontwikkeling en exploitatie van Vlietland ter waarde van meer dan 100 miljoen Euro.</li> </ol>	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	3. Gemaakte afspraken met GS omtrent het realiseren van een golfbaan op gronden in Vlietland en de Oostvlietpolder waarop nu de RijnlandRoute komt te liggen.	
Vlietland BV	Indiener wenst langs de hele lengte van de RLR ter hoogte van de Oostvlietpolder en Vlietland minimaal 6 meter hoge geluidswallen of schermen die zijn voorzien van wintergroene beplanting.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Wegontwerp en geluid
Vlietland BV	Indiener wenst het vervangen van tenminste één 10 meter hoog viaduct (bij voorkeur het zuidelijke) door een onderdoorgang. Indien één viaduct geschrapt wordt dan zal het overblijvende viaduct veel lager komen te liggen. Dit betekent minder overlast door verkeerslawaaï, stank, fijnstof en lelijk uitzicht voor de omgeving. Het realiseren van tenminste één onderdoorgang in plaats van een 10 meter hoog viaduct zal ook zeer ten goede komen aan de landschappelijke en natuurlijke waarden van de polders en Vlietland.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp. De provincie is over dit onderwerp ook in contact getreden met indiener.
Vlietland BV	Indiener wenst het plaatsen van geluid- en zichtwerende schermen op het overblijvende viaduct.	Uit het geluidonderzoek blijkt dat er geen mitigerende maatregelen in de vorm van schermen noodzakelijk zijn op het viaduct.
Vlietland BV	Indiener wenst het plaatsen van tenminste 6 meter hoge geluid- en zichtwerende wallen of schermen om het tunnel werkerrein die tegen het recreatiegebied Vlietland aan zijn geprojecteerd om geluid- en lichtoverlast tegen te gaan.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
Vlietland BV	Indiener wenst het schrappen van de plannen voor bomenkap in de noordoostelijke strook in Vlietland.	Het kappen van bomen is noodzakelijk in het kader van de realisatie van de RijnlandRoute. De gekapte bomen worden elders gecompenseerd.
Vlietland BV	Indiener wenst het schrappen van de plannen voor aanleg van "mantelzoomvegetatie" etc. op gronden waarvan overeengekomen is dat RCV die in erfpacht krijgt ten behoeve van golfvoorzieningen. Hierbij merkt RCV op dat de geplande golfvoorzieningen mogelijk (en zelfs waarschijnlijk) niet gerealiseerd kunnen worden, omdat er daarvoor te weinig grond overblijft en er op (in ieder geval een deel van) de gronden die wel overblijven voor de golfvoorzieningen niet gegolft kan worden daar dit te onveilig en/of te onaantrekkelijk	De mantelzoomvegetatie is een kwaliteitsverbetering op basis van het beheerplan van Vlietland en is een vervanging van de huidige populierenakkers. Op basis van een integrale afweging is gekomen tot de verlegging van de weg van de A4, waardoor meer ruimte van recreatiegebied Vlietland benodigd is. De

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	zal zijn.	provincie is in overleg getreden met indiener.
Vlietland BV	PZH voldoet met aanleg RLR niet aan het 'nee, tenzij' principe. Er zijn wel degelijk reële alternatieven (het al beginnen met oplossen van bestaande knelpunten). Waarom wordt niet meteen begonnen met oplossen van de grootste knelpunten? Er is geen sprake van zoveel mogelijk beperken van negatieve effecten. Er worden wel effectebeperkende maatregelen voorgesteld, maar die mitigeren niet de natuur effecten, maar andere effecten.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Alternatievenafweging en natuur
Vlietland BV	Enkele jaren geleden heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu de zogenaamde 'snelwegpanorama's' vastgesteld. Eén van die snelwegpanorama's betreft het deel van de A4 ter hoogte van onder meer de Oostvlietpolder. Midden in dit snelwegpanorama wordt nu een tien meter hoog knooppunt van wegen aangelegd, zonder enige landschappelijke inpassing. Hierbij moet opgemerkt worden, dat de A4 hier grenst aan het Groene Hart en dat dit wegenknooppunt het open karakter van dit deel van het Groene Hart in ernstige mate aantast.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap
Vlietland BV	Door de aanleg van de RijnlandRoute worden de recreatieve waarden van het recreatiegebied Vlietland op onaanvaardbare wijze aangetast, hetgeen een schade veroorzaakt van enkele tientallen miljoenen Euro's. De provincie Zuid-Holland weigert tot nu toe ook maatregelen te nemen om de aantasting van de natuurlijke en recreatieve waarden van Vlietland enigszins te beperken. Hetzelfde geldt voor de Oostvlietpolder en verbindingen (die verbroken gaan worden) tussen de Oostvlietpolder en Vlietland.	De recreatieve waarden van het recreatiegebied worden niet onevenredig geschaad. Waar mogelijk wordt voorzien in inpassingsmaatregelen. Verbindingen die door de RijnlandRoute worden doorsneden, dienen in het kader van een goede ruimtelijke ordening te worden gecompenseerd. Het plan voorziet hier in.
Vlietland BV	Ook neemt de rijtijd van de A4 naar recreatiegebied Vlietland toe door het over de tunnel van de RijnlandRoute omleiden van de Hofvlietweg in plaats van het onder de op- en afritten van de RijnlandRoute door leiden van de Hofvlietweg of een directe aansluiting van recreatiegebied Vlietland op de RijnlandRoute.	Door de omlegging van de Hofvlietweg neemt de reistijd van de A4 naar Vlietland slechts zeer beperkt toe. Dit is verwaarloosbaar. De voorgestelde inpassing van de Hofvlietweg is, mede door de verlenging van de tunnel, financieel niet haalbaar.
Vlietland BV	Volgens de toelichting op het O-PIP (blz. 54) verbetert de leefbaarheid door de aanleg van de RijnlandRoute. Dit is niet juist. De leefbaarheid van de verblijfsrecreatieve voorzieningen in Vlietland zal aanmerkelijk verslechteren. Dit zal grote schade toebrengen aan de rentabiliteit van de geplande 223 recreatiewoningen in Vlietland	Bekeken vanuit een groter perspectief verbetert de leefbaarheid in de regio door de aanleg van de RijnlandRoute. Er zullen altijd gebieden zijn waar de gevolgen, zowel positief als negatief, in meer of

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	indien deze überhaupt gebouwd kunnen worden (hetgeen niet het geval zal zijn indien er geen effectieve inpassingsmaatregelen genomen gaan worden om de overlast van de RLR te beperken).	mindere mate waarneembaar zijn.
Vlietland BV	Volgens de toelichting op het O-PIP worden de normen voor luchtkwaliteit nergens overschreden. Ten behoeve van het O-PIP is onderzocht of de normen in het plangebied niet worden overschreden, zo stelt PZH. Naar het oordeel van RCV is dit niet juist. 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 in de door het plan geraakte aangrenzende gebieden, zoals Vlietland, zijn.	Het onderzoeksgebied voor (onder meer) het aspect luchtkwaliteit, reikt verder dan het plangebied van het inpassingsplan. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
Vlietland BV	Afgezien van de morele plicht van PZH een kwalitatief goed in stand houden Provinciaal Recreatiegebied Vlietland te bewerkstelligen, is dit ook een wettelijke plicht die voortvloeit uit jurisprudentie. Zoals ook staat aangegeven in de zienswijze van RCV inzake de MER 2e Fase en het VO-PIP RijnlandRoute van d.d. 3-9-2012, heeft de Raad van State op 29 februari 2012 een uitspraak gedaan inzake bescherming van recreatiewoningen tegen geluid. De voornoemde uitspraak betekent dat de RijnlandRoute in ieder geval niet zonder geluidwerende inpassingsmaatregelen ten behoeve van Vlietland mag worden aangelegd.	De Afdeling heeft inderdaad aangegeven dat recreatiewoningen geen geluidgevoelige objecten zijn, maar dat de recreatiewoningen toch een bepaalde mate van bescherming tegen geluidhinder toekomt. Los van het feit dat de uitspraak van de Afdeling gebaseerd is op een specifieke situatie, betekent dit geenszins dat mitigerende maatregelen bij Vlietland noodzakelijk zijn. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het geluidniveau na realisatie van de RijnlandRoute wel beschouwd. De provincie en het Rijk zijn van mening dat geen sprake is van een onacceptabel woon- en leefklimaat.
Vlietland BV	Verder merkt RCV op dat in het erfpachtcontract tussen GS en RCV ten aanzien van de bouw en exploitatie van de geplande 223 recreatiewoningen in Vlietland een bepaling is opgenomen die voorziet dat het verschil in wetgeving tussen recreatieve- en permanente bewoning wordt opgeheven. Bij de aanleg van een enorm (groot en duur) infrastructureel werk als de RijnlandRoute, dat zeker voor een levensduur van 100 jaar en langer gebouwd wordt is, het -gezien het voornoemde- redelijk om te verlangen dat er ten behoeve van recreatiewoningen als beoogd in Vlietland nu reeds geluidwerende voorzieningen worden gerealiseerd als ware het woningen waarin permanent gewoond mag worden (met alle uitgebreide wettelijke verplichtingen die daarop van toepassing	In het geldende bestemmingsplan is de realisatie van recreatiewoningen toegestaan. Dat ruimtelijke besluit c.q. die bestemming is maatgevend voor het geluidonderzoek in het kader van de RijnlandRoute. Recreatiewoningen zijn geen geluidgevoelige objecten, maar in het kader van een goede ruimtelijke ordening is het geluidniveau na realisatie van de RijnlandRoute wel beschouwd. De provincie en het Rijk zijn van mening dat geen sprake is van een

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	zijn).	onacceptabel woon- en leefklimaat.
Vlietland BV	Indiener zet uiteen dat de exploitatie van Vlietland financieel nadeel zal ondervinden van de aanleg van de RLR en wil daar een bureau naar laten kijken. Indiener verzoekt de provincie hierover in overleg te treden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
Vlietland BV	De samenvatting matcht niet meer met de MER 2e fase m.b.t. het ZnB tracé's langs Vlietland. Dit is misleidend voor burgers en bestuurders en leidt tot benadeling van RCV en andere belanghebbenden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
Vlietland BV	In het verleden zijn afspraken gemaakt met betrekking tot het recreatiegebied Vlietland en de beoogde ontwikkeling daarvan. Deze afspraken worden niet nagekomen.	De gesprekken en afspraken over de ontwikkeling van Vlietland worden gevoerd met de eenheid opdrachtgevers. Deze eenheid handelt in naam van de PZH als eigenaar van de grond (privaatrechtelijk contact). Bij de aanleg van de RLR treedt de PZH op als publiekrechtelijke partner. Een vraag over een privaatrechtelijke kwestie kan in dit kader niet worden beantwoord.
Vlietland BV	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, is het moeilijk dan wel onmogelijk om de zienswijze van het O-PIP en het ontwerpbesluit hogere grenswaarden RijnlandRoute naar behoren vorm en inhoud te geven. Dit gezien het feit dat deze zaken zodanig met elkaar verweven zijn dat ze niet los van elkaar gezien en beoordeeld kunnen worden. RCV maakt hier dan ook bezwaar tegen. Om deze zienswijze wel naar behoren inhoud te kunnen geven dient de betreffende ter visielegging nogmaals gedurende 6 weken te geschieden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
Vlietland BV	GS zijn op 11 november 2009 privaatrechtelijk met RCV overeengekomen om -indien RCV dat wenst- mee te werken aan het door RCV laten aanleggen van een geluidwal bestaande uit categorie 2 grond in het noordoosten van Vlietland tegen de A4 aan. Daarbij hebben GS aangegeven publiekrechtelijk en privaatrechtelijk hieraan alle	De gesprekken en afspraken over de ontwikkeling van Vlietland worden gevoerd met de eenheid opdrachtgevers. Deze eenheid handelt in naam van de PZH als eigenaar van de grond (privaatrechtelijk



Naam	Zienswijze	Beantwoording
	<p>mogelijke medewerking te geven. Het ziet er nu naar uit dat er op de desbetreffende gronden geen golfvoorzieningen kunnen worden gerealiseerd, omdat de betreffende strook grond daar naar verwachting te smal voor zal zijn alsook omdat de ligging daarvan maakt dat het hierop golfen naar verwachting niet veilig en onaantrekkelijk zal zijn. Er mag dan ook van GS worden verwacht dat PZH zich in ieder geval maximaal zal inspannen om te bevorderen en ondersteunen dat de aanleg van een geluidwal (van categorie 2 grond) in het noordoosten van Vlietland in de hoek bij en langs de A4 gerealiseerd kan worden en daar publiekrechtelijk en privaatrechtelijk alle medewerking voor te verlenen. Dit zal bewerkstelligen dat RCV -indien RCV dat wenst- inkomsten kan verwerven door derden toe te staan grote hoeveelheden categorie 2 grond te storten op de betreffende locatie en daarmee tegelijkertijd een effectieve geluidwerende grondwal kan laten realiseren.</p>	<p>contact). Bij de aanleg van de RLR treedt de PZH op als publiekrechtelijke partner. Een vraag over een privaatrechtelijke kwestie kan in dit kader niet worden beantwoord.</p>
Vlietland BV	<p>Ten aanzien van de keuze voor het tracé van de RLR merkt RCV op dat deze keuze is gemaakt op basis van door GS en PZH verstrekte deels onvolledige en deels onjuiste informatie. De gemaakte tracékeuze is daarom niet valide. De besluitvorming en de daarvoor te volgen noodzakelijke procedure dient daarom over te worden gedaan op basis van juiste en volledige informatie. In de door RCV in te dienen zienswijze omtrent het ontwerp Tracébesluit voor de RijnlandRoute zal uitgebreid worden ingegaan op het voornoemde.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Natuur en milieu federatie Zuid Holland	Bij de RLR is gebleken dat er een groot verschil is tussen de baten-kosten ratio tussen het scenario van hoge verkeersgroei (GE) en lage verkeersgroei (RC): in het hoge scenario zijn de totale baten drie keer zo hoog als in het lage. De werkelijke verkeersgroei is al een aantal jaren gestagneerd en de verkeersontwikkeling bevindt zich momenteel onder het laagste scenario. De verwachting is dat dit voorlopig ook zo zal blijven. Dit betekent dat het zeer aannemelijk is dat de kosten van de RLR hoger zullen zijn dan de baten. Hierdoor is de nut en noodzaak van de weg onvoldoende onderbouwd.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer
Natuur en milieu federatie Zuid Holland	De RLR doorsnijdt de EHS op twee locaties, namelijk bij Maaldrift en in de Oostvlietpolder. Voor het EHS gebied geldt het 'nee, tenzij' regime. Dit betekent dat het plan geen negatieve significante effecten mag hebben op de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied, tenzij daarmee een groot openbaar belang wordt gediend en er geen reële alternatieven voorhanden zijn. Er zijn echter wel alternatieven die de EHS niet doorsnijden, waardoor het plan in strijd is met het EHS beleid. Indien er toch voor het ZnB alternatief gekozen wordt, dan moeten er maatregelen getroffen worden, zodat de doorsneden ecologische verbindingen hun functie kunnen blijven behouden. Deze maatregelen zijn onvoldoende duidelijk opgenomen in het plan.	Bij knooppunt Ommedijk (EHS Maaldrift) wordt een eco-passage aangelegd, bestaande uit een fiets-ecotunnel onder de A44, een zone met hoog gras en struiken en een greppel (wadi) en een aansluitende passage over de verbindingsweg. De watergang door de Oostvlietpolder (onderdeel EHS) wordt om de tunnelbak heengeleid. Hierdoor blijft de verbindende functie gehandhaafd. De watergang wordt voorzien van een natuurvriendelijke oever. De bestaande duiker onder de Europaweg wordt vervangen door een bredere duiker en voorzien van een looprichel, zodat de passeerbaarheid voor fauna wordt vergroot. Deze maatregelen zijn opgenomen in het landschapsplan. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Alternatievenafweging en natuur
Natuur en milieu federatie Zuid Holland	Bij Maaldrift wordt een faunapassage gemaakt onder de A44, maar ook de verbindingsoog tussen de A44 en de RLR zal passeerbaar moeten zijn. Het is onduidelijk hoe dit gerealiseerd zal worden. In de natuurtoets staat dat er geen compensatie en mitigatieplicht is voor het doorkruisen van de ecologische verbindingzone bij Maaldrift. Dit is echter onjuist: de compensatieplicht geldt voor alle EHS die in de provinciale ruimtelijke verordening als zodanig is bestemd, ongeacht de stand van zaken m.b.t. verwerving, inrichting en beheer.	Bij knooppunt Ommedijk (Maaldrift) wordt een eco-passage aangelegd, bestaande uit een fiets-ecotunnel onder de A44, een zone met hoog gras en struiken en een greppel (wadi) en een aansluitende passage over de verbindingsweg. Het klopt dat er rekening moet worden gehouden met de EHS, ongeacht de stand van zaken m.b.t. verwerving, inrichting en beheer. Nieuwe bestemmingen mogen de instandhouding en

Naam	Zienswijze	Beantwoording
		ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden niet significant beperken. De ontwikkeling van waarden die nog niet aanwezig zijn, mag dus ook niet worden beperkt. Compensatie is geen optie als een gebied nog niet is verworven en ingericht (er valt dan niets te compenseren). Herbegrenzing van de EHS is dan een alternatief.
Natuur en milieu federatie Zuid Holland	In de natuurtoets wordt geconcludeerd dat er ten oosten van de A4, nabij de geplande fly-over, geen sprake zal zijn van effecten op het weidevogelgebied. Dit lijkt onjuist, zeker gezien de overheersende westelijke wind, de realisatie van de fly-overs en de toename van het verkeer en geluid. Verder heeft de provincie t.b.v. van het plan Veenderveeld aangegeven dat het gebied in de Oostvlietpolder aangeduid moet worden als 'belangrijk weidevogelgebied' als compensatielocatie voor het bedrijventerrein. Dit moet ook opgenomen worden in het plan voor de RLR en er moet gekeken worden in hoeverre de mogelijkheden voor dit gebied als Weidevogelgebied wordt beperkt door de aanleg van de RLR. Tot slot wordt in de natuurtoets aangegeven dat er zal worden ingezet op agrarisch natuurbeheer t.b.v. de weidevogels. Zijn hierover afspraken gemaakt met de agrariërs en natuurorganisaties? Vindt er monitoring plaats van de doelen?	Er zijn meerdere infrastructurele werken gepland langs de A4 en in de directe omgeving (de zogenaamde autonome ontwikkeling). Geluidseffecten van deze gezamenlijke projecten op belangrijke weidevogelgebieden hoeven niet alleen voor de RijnlandRoute te worden bepaald. De verstoring via andere projecten is daarom afgehaald van de totaal berekende verstoring in de autonome situatie. Daarnaast is worden geluidsveranderingen onder de 1 dB(A) niet meegenomen in de effecttoetsing op weidevogels. Hierdoor vallen de geluidseffecten van de RijnlandRoute op weidevogels langs de A4 en N11 weg. Om deze reden zijn er geen geluidseffecten ten oosten van de A4. Voor wat betreft het agrarisch natuurbeheer zijn er samenwerkingsovereenkomsten in voorbereiding. Monitoring van de beoogde doelen is daar onderdeel van.  Het bedoelde weidevogelgebied 't Vogelhoff wordt onterecht niet genoemd in de Natuurtoets. Dit is aangepast. Het gebied heeft echter geen beschermde status als belangrijk weidevogelgebied en/of EHS binnen de Verordening Ruimte 2014. Wezenlijke kenmerken en waarden van dit gebied zijn daarom niet

Naam	Zienswijze	Beantwoording
		meegenomen in de effectbeoordeling.
Natuur en milieu federatie Zuid Holland	Het plan voor de RLR bestaat uit teveel documenten om te kunnen beoordelen t.b.v. het opstellen van een zienswijze in 6 weken.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
Natuur en milieu federatie Zuid Holland	Volgens het effectenonderzoek wordt de leefbaarheid van het gebied verbeterd. Dit is echter bezien over het gehele gebied. Ook lokaal moet de doelstelling om de leefbaarheid te verbeteren zo veel mogelijk invulling krijgen. De lokale verslechtingen voor de aspecten geluid en luchtkwaliteit moeten d.m.v. verdergaande maatregelen opgelost worden. Bijvoorbeeld het verder verdiepen van het tracé ter hoogte van de Stevenshof.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: MER, geluid en luchtkwaliteit
Natuur en milieu federatie Zuid Holland	Benadrukt wordt dat de natuurcompensatie voltooid moet zijn, voordat begonnen mag worden met de realisatie van de RLR.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
Natuur en milieu federatie Zuid Holland	Aan de westzijde van de tunnel en bij de verdiepte ligging van de RLR kunnen aanzienlijke grondwaterstandveranderingen optreden (verlaging van de grondwaterstand). Dit kan ervoor zorgen dat de weidevogelgebieden ongeschikt worden voor weidevogels. Dit moet onderzocht worden. Er zullen dan eventueel mitigerende en compenserende maatregelen getroffen moeten worden.	Het gebied aan de westzijde van de tunnel en rond de verdiepte ligging valt binnen de verstoorde zone. De oppervlakte weidevogelbiotoop die hier verloren gaat, wordt gecompenseerd. Op kritische locaties zijn de effecten van de RijnlandRoute op de grondwaterstand onderzocht.
Natuur en milieu federatie Zuid Holland	Er worden twee fly-overs gerealiseerd. Deze zullen het landschap aantasten en een toename van de geluidsbelasting tot gevolg hebben. Hierdoor zullen de gebruikswaarden voor natuur en recreatie afnemen in het gebied. Verzocht wordt om de aansluiting te realiseren d.m.v. zogenaamde dive unders.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
Natuur en milieu federatie Zuid Holland	Indiener is het niet eens met de keuze voor de voorkeursvariant. Indiener vindt het alternatief Churchill Avenue een betere optie om de verkeersproblematiek op te lossen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Rijnlandse Molenstichting	<p>Verzocht wordt om de boortunnel door te trekken, zodat de molen geen hinder ondervindt van de windhinder van de grondwal en de schermen daarop. Indien dat niet gerealiseerd wordt, zou als alternatief de open tunnelbak van een dak moeten worden voorzien. Verzocht wordt deze aanpassing in het plan op te nemen.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp</p>
Rijnlandse Molenstichting	<p>De fly-over die gerealiseerd wordt t.b.v. de RLR wordt zo hoog aangelegd dat het zicht op de molen 'Zelden van Passe' wordt beperkt. Van een 'panoramisch zicht op (...) de molen' (blz. 49) is nauwelijks sprake. Dit is een te mooie voorstelling van zaken. Ook de mitigerende maatregelen stellen weinig voor. De voorgenomen aanleg van de RLR tast de monumentale en cultuurhistorische waarden van de molen en de woning onherstelbaar aan. Er zou een fly-under gerealiseerd moeten worden, zodat de molen daadwerkelijk zichtbaar blijft. Verzocht wordt het plan aan te passen.</p>	<p>In een voorlopig wegontwerp van de RijnlandRoute, dat in april 2013 is getoond op een informatiebijeenkomst, was sprake van aanleg van de weg op de locatie van de molen. In het huidige ontwerp dat ter visie heeft gelegen, is de A4 en aansluiting RijnlandRoute naar het westen verschoven waardoor de molen kan blijven staan op de huidige historische locatie, conform de wens vanuit de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, de Rijnlandse Molenstichting en de provincie. In het kader van het TB is als aanvullende maatregel opgenomen dat de populieren langs de Hofvietweg en de wilgen langs de A4 verwijderd worden, wat een positief effect heeft op de windvang. Buiten het kader van het TB om worden de hoge bomen aan de rand van Vlietland vervangen door lagere bosschages volgens het geldende beheerplan (Provincie Zuid-Holland juni 2013). Hierdoor wordt eveneens de windvang voor de molen verbeterd. Er zullen ter hoogte van de molenbiotoop geen geluidsschermen geplaatst worden. Omdat deze maatregelen het nadelige effect van de fly-overs op de windvang mogelijk niet volledig kunnen compenseren, zal er financiële compensatie plaatsvinden volgens de compensatieregeling zoals die door GS is voorgesteld (14 oktober 2014). Hiermee worden de eventueel verhoogde</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
		instandhoudingskosten van de molen gedekt. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Wegontwerp en landschap
Rijnlandse Molenstichting	Vanwege de aanleg van de RLR zal de geluidsbelasting op de woning bij de molen 'Zelden van Passe' toenemen. Om deze reden zijn er in het plan geluidschermen opgenomen. Deze geluidschermen verminderen het zicht op de monumentale woning en molen.	Er worden schermen geplaatst in het kader van tracebesluit Burgerveen - Leiden. Vanwege de RijnlandRoute komt er op dit deel stil asfalt. Er zijn geen aanvullende schermen noodzakelijk.
Stichting Ondernemend Leiden	Het nut en de noodzaak van de RijnlandRoute zijn onbetwist. Gezien de grote druk op de bestaande infrastructuur in de Leidse regio. Ondernemend Leiden betuigt steun aan het O-PIP en hoopt op vlotte besluitvorming. Op dit moment belemmert de slechte bereikbaarheid de Leidse regio in haar economische groei. RLR is essentieel voor bereikbaarheid van de stad en voor andere infrastructurele verbeteringen. Het waardeert dat er met aandacht wordt gekeken naar de beste inpassingsmogelijkheid, met zo min mogelijk hinder voor onder meer de bewoners van de Stevenshof	De provincie dankt indiener voor het positieve signaal.
Bewonersvereniging Lotte Beesestraat 33-47	Bij onze huizen zal de voorkeursgrenswaarde en/of de maximale ontheffingswaarde worden overschreden. Onze huizen zijn hier niet op berekend.	In de wijk Stevenshof is in het kader van de Wet geluidhinder geen sprake van overschrijding van de maximaal toegestane ontheffingswaarden. In het kader van de Wet milieubeheer (TB) is sprake van een lichte overschrijding op een beperkt aantal adressen. Er worden geen maximale ontheffingswaarden overschreden. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
Bewonersvereniging Lotte Beesestraat 33-47	De luchtkwaliteit (fijnstof) rond onze woningen zal aanmerkelijk slechter zal worden en dan gaat u nog uit van een gelijkmatige spreiding. Bij de algemeen geldende windrichting (zuidwest) zal er van gelijkmatige spreiding geen sprake zijn, waardoor de luchtkwaliteit extreem zal verslechteren.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
Bewonersvereniging Lotte Beesestraat 33-47	De beschermde Hollandse weidevogels in de Stevenshof- en Papewegse polders, maar ook trekvogels zoals de LEPELAAR en de OOIEVAAR, zullen door de aanleg van de RijnlandRoute uit onze polder verdwijnen.	De aanleg van de weg zal van invloed zijn op de natuurwaarden in deze polders. Delen van de polders worden ongeschikt als rust, leef en fourageergebied.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
		Deze effecten van de aanleg en het gebruik zijn onderzocht en maatregelen daarvoor zijn onderdeel van Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute en opgenomen in het landschapsplan dat zal worden uitgevoerd bij de aanleg van de weg. Evenals voor de weidevogels geldt dat voor beschermde soorten in het kader van de geldende wetgeving passende maatregelen zullen worden genomen.
Bewonersvereniging Lotte Beesestraat 33-47	Het moge duidelijk zijn dat door alle hierboven genoemde bezwaren de waarde van onze woningen sterk zal verminderen. Want wie wil er nog aan een snelweg wonen met alle negatieve effecten van dien?	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
Bewonersvereniging Lotte Beesestraat 33-47	Voor de geluidsisolatie van onze woning, de verbetering van het luchtventilatiesysteem en de verslechtering van het woonklimaat zullen wij de provincie aansprakelijk stellen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Geluid, grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
Bewonersvereniging Lotte Beesestraat 33-47	De provincie heeft geen aanvulling op het MER laten maken, terwijl de RLR intussen tal van aanpassingen heeft ondergaan met andere effecten.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
Bewonersvereniging Lotte Beesestraat 33-47	De prognoses voor de RijnlandRoute (voor wat betreft (beroeps)bevolking, woningbouw, kantoren, bedrijfsterreinen, verkeersontwikkeling e.d.) zijn overdreven en niet voldoende onderbouwd.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer
Bewonersvereniging Lotte Beesestraat 33-47	Een goede verantwoording van de keuze voor de Rijnland Route ontbreekt, temeer omdat niet wordt uitgelegd waarom niet kan worden volstaan met een beperkt aantal maatregelen op de bestaande N206-route.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
Bewonersvereniging Lotte Beesestraat 33-47	De benodigde financiën zijn niet dekkend en niet geregeld.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Economische uitvoerbaarheid

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Camping Maaldrift	Door de aanleg van de RLR komt de A44 ter hoogte van mijn bedrijf op nog geen 100 meter van mijn bedrijf te liggen. Dit leidt tot geluidsoverlast en de daarmee samenhangende verhoogde concentratie fijn stofdeeltjes (luchtvervuiling) tot een niet aanvaardbaar niveau. Door de aanleg van knooppunt Maaldrift wordt de parallelweg (Rijksstraatweg / Ommedijkseweg) omgelegd, alsmede het fietspad (de Oude Trambaan). Hierdoor komt deze doorgaande weg op nog geen 50 meter van mijn bedrijf te liggen. Ook zal deze weg door meerdere oorzaken aanzienlijk veel meer verkeer te verwerken krijgen. Dit alles heeft tot gevolg een toename van verkeersbewegingen en een schrikbarende toename van geluidshinder en luchtvervuiling.	Uit het geluidonderzoek voor het TB blijkt dat het geluidniveau ter plaatse lager wordt ten opzichte van de reeds geldende geluidsbelasting. Dit komt door de toepassing van geluidreducerend asfalt ten behoeve van gevoelige bestemmingen in de nabijheid. Uit de luchtemissie berekeningen blijkt dat de fijnstofconcentratie de normen niet overschrijden. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid en luchtkwaliteit.
Camping Maaldrift	Kan ik de schade claimen indien de bezettingsgraad van mijn bedrijf verminderd en daarmee mijn inkomen zal verminderen?	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
Camping Maaldrift	Langs de A44 is een geluidswerende muur ingetekend t.h.v. bedrijventerrein Maaldrift, ten gunste van één woning met autodemontagebedrijf. Ik ben van mening dat de muur verlengd moet worden in de vorm van een natuurlijke geluidswal met beplanting, zoals ik op bijgevoegde verbeelding heb weergegeven. Grond aankopen hiervoor is niet nodig, de grond is ca. 40 jaar geleden onteigend voor deze doeleinden.	In het TB is op de genoemde locatie geen geluidsscherm gepland. De geluidsbelasting zal bij de genoemde adressen met uitvoering van de RijnlandRoute in de toekomst lager worden dan de reeds geldende geluidsbelasting (huidig GPP). Een extra scherm is hier dan ook niet voorzien.
Camping Maaldrift	I.v.m. vrees campingkandizie te verliezen, stelt indiener voor eerst de geluidswerende maatregelen aan te brengen en aan te leggen, alvorens met de aanleg en verlegging van de wegen te beginnen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase



Naam	Zienswijze	Beantwoording
Roeivereniging Rijnland	<p>In het O-PIP is niet tot nauwelijks aandacht besteed aan het belang van waterrecreatie, wedstrijdbeoefening en de daarmee samenhangende aspecten waterveiligheid en bereikbaarheid van de verschillende sportlocaties en veiligheid voor gebruikers van (niet) gemotoriseerde vervoermiddelen. Het tracé kruist de Vliet en het Rijn-Schiekanaal. Deze vaarwateren zijn voor zowel de beroepsvaart als de recreatievaart. De ongehinderde doorgang is daarom van belang, zowel tijdens als na de bouw van de RLR en na de aanleg van nieuwe kunstwerken. Onduidelijk is welke voorzieningen mogelijk worden getroffen voor een ongehinderde vaarverbinding, ook tijdens de bouwwerkzaamheden. Concreet gaat het om de belangen van een veilige waterrecreatie tijdens de werkzaamheden en na de aanleg van de kunstwerken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ de werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van de tunnel vanuit de Oostvlietpolder en de aan- en afvoer van materiaal;</li> <li>▪ de werkzaamheden ten behoeve van de aansluiting op de A4 en de eindsituatie ter plaatse;</li> <li>▪ de aanleg van nieuwe bruggen ter vervanging van de Lammenschansbrug en de Trekvlietbrug;</li> <li>▪ de kruising van de Veenwatering bij de Stevenshof.</li> </ul> <p>Indiener wil dat in het O-PIP maatregelen worden opgenomen die de veiligheid en de doorvaart waarborgen. Daarbij wordt verwezen naar het Veiligheidsconvenant dat de provincie in 2013 met de roeiverenigingen heeft afgesloten. Tevens wordt verwezen naar pag. 78 van de nota van beantwoording van de Visie Ruimte en Mobiliteit waarin wordt gesteld: 'De doelbepaling wordt: nieuwe activiteiten in en om deze recreatieve vaarwegen mogen niet leiden tot achteruitgang van de bestaande recreatieve bevaarbaarheid'.</p>	De huidige recreatieve bevaarbaarheid blijft gehandhaafd. In dat kader wordt tevens verwezen naar het landschapsplan. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
Roeivereniging Rijnland	De veilige bereikbaarheid van de roeivereniging Rijnland dient voor zowel auto's als fietsers te worden gewaarborgd, zowel tijdens de bouwwerkzaamheden als daarna. Voor auto's is er nu slechts één toegangsweg die volgens het O-PIP moet worden omgelegd. Voor fietsers zijn er twee toegangswegen: tunnel onder de A4 en langs de Vliet van Lammenschansbrug naar Voorschoten. Indiener vindt dat het blijvend en ongestoord	Uiteraard blijft de roeivereniging bereikbaar, zowel tijdens de bouw als na oplevering. Voor wat betreft het garanderen van de bereikbaarheid tijdens de bouw wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	gebruik maken van deze toegangswegen onvoldoende gewaarborgd wordt in het O-PIP.	
Roeivereniging Rijnland	Indiener is het niet eens met de aanleg van de RLR omdat de keuze hiervoor gebaseerd is op achterhaalde en onrealistische aannames ten aanzien van de verkeersdruk. Verzocht wordt om te onderzoeken of de doorstroming tussen de A44 en de A4 ook verbeterd kan worden door minder ingrijpende en minder dure aanpassingen in het huidige wegennet te realiseren.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Alternatievenafweging en verkeer
Intergolf van Spronsen BV	Intergolf van Spronsen b.v. te 's-Gravenhage heeft de rechten om in Recreatiegebied Vlietland een golfbaan te realiseren. De RijnlandRoute maakt deze ontwikkeling in feite onmogelijk doordat in het noordoostelijke deel van Vlietland de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 een gedeelte van Vlietland opeist waar een drietal van de in totaal 9 holes van de golfbaan waren gesitueerd. Omdat elders in Vlietland geen ruimte aanwezig is om dit verlies te compenseren, dreigt de aanleg van de golfbaan hierdoor onmogelijk te worden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
Berbice Stichting tot Behoud van Cultuurhistorische Buitenplaatsen	Er ontbreekt een onderbouwde analyse dat de ligging van de boortunnel ter plaatse de minst schadelijke is.	De ligging van het tunneltracé is bepaald op basis van onder andere ontwerpeisen en kosten. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
Berbice Stichting tot Behoud van Cultuurhistorische Buitenplaatsen	Zolang de provincie het recht van opstal nog niet geregeld heeft, zal de stichting zich verzetten tegen het PIP.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. De provincie is in overleg getreden met indiener.
Berbice Stichting tot Behoud van Cultuurhistorische Buitenplaatsen	Wij willen dan ook dat een zorgvuldig monitoringsprogramma wordt gerealiseerd, startend vóórdát enige werkzaamheden hebben plaatsgevonden. Vervolgens ook tijdens de aanleg en geruime tijd na de aanleg om eventuele nadelige gevolgen op het hoofdhuis ten gevolge van zetting van de ondergrond of anderszins, te kunnen registreren.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Berbice Stichting tot Behoud van Cultuurhistorische Buitenplaatsen	Er dient nader inzicht te worden verschaft in de eventuele consequenties van de aanleg en de ligging van de boortunnel op de grondwaterstand en -stromingen. Daaruit mogen geen nadelen voortvloeien voor gebouwen en flora op Berbice.	Ter plaatse van Berbice is er sprake van een boortunnel. Uit grondwatermodelleringsberekeningen blijken er op deze locatie geen effecten op te treden in de grondwaterstand en -stroming.
Berbice Stichting tot Behoud van Cultuurhistorische Buitenplaatsen	Alle kosten samenhangend met het gestelde onder 2, 3 en 4 komen voor rekening van de Provincie. Mochten er als gevolg van de aanleg en de daarbij vrijkomende grond milieueffecten voordoen i.v.m. de waarschijnlijk vervuilde ondergrond ten gevolge van de exploitatie van de voormalige Zilverfabriek, dan dienen die volledig voor rekening van de Provincie te zijn.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
Berbice Stichting tot Behoud van Cultuurhistorische Buitenplaatsen	De stichting verzoekt om een toezegging van de Provincie dat de kosten van juridische en eventueel technische bijstand voor rekening van de Provincie komen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
Berbice Stichting tot Behoud van Cultuurhistorische Buitenplaatsen	Als eenmaal het recht van op/onderstal is gevestigd dan zal het moeilijk dan wel onmogelijk zijn om bouwactiviteiten van enige betekenis direct boven of in de nabijheid van de tunnel te plegen (zie artikel 23.2.1. en 23.3.1 van de aanvullende regels). Zulks zal zijn weerslag dienen te hebben in de vergoeding, die de Provincie bereid is betalen voor het recht van op/onderstal.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie. Overigens is de beschermingszone van het tunneltracé verder uitgewerkt en meer passend gemaakt in het PIP.
Berbice Stichting tot Behoud van Cultuurhistorische Buitenplaatsen	De beschermingszones 1 en 2 van de verkeerstunnel (artikel 23.2.3 en 23.3.3 van de aanvullende regels bij het ontwerp-PIP) leggen onnodig grote beperkingen op aan het bovengronds gebruik van het plangebied, waardoor het uitvoeren van werkzaamheden, zoals lichtere bouwwerken als schuren, garages of opslagplaatsen of het planten van bomen onmogelijk wordt dan wel (juridisch) complex wordt. Dat lijkt voor een tunnel, die op 25 meter diepte ligt een onnodig stringente beperking.	Op basis van nader onderzoek zijn de beschermingszones concreter ingevuld en zijn de beperkingen meer passend gemaakt.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Feministenbuurt Voorschoten Bewonersvereniging	Indiener is voorstander van de no regret maatregelen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
Feministenbuurt Voorschoten Bewonersvereniging	De overstelpende hoeveelheid stukken van het O-PIP, niet gemakkelijk toegankelijk, korte beschikbare tijd voor bestudering, bemoeilijken de inspraak ten zeerste; het O-PIP is niet tegelijk met de Ontwerp-Tracébesluiten ter inzage gelegd, deze laatste zijn op dit moment zelfs nog niet openbaar gemaakt, waardoor deze stukken niet in hun onderlinge samenhang door ons gezien en beoordeeld kunnen worden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
Feministenbuurt Voorschoten Bewonersvereniging	De provincie Zuid-Holland heeft geen aanvulling op het in 2012 gemaakte MER (2e fase) laten maken, terwijl de RijnlandRoute intussen tal van aanpassingen heeft ondergaan.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
Feministenbuurt Voorschoten Bewonersvereniging	De prognoses voor de RijnlandRoute (v.w.b. ontwikkeling van (beroeps)bevolking, woningbouw, kantoren, bedrijfsterreinen, verkeer e.d.) zijn overdreven hoog opgenomen, teneinde een basis te kunnen vormen voor realisering van een verbindingroute.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer
Feministenbuurt Voorschoten Bewonersvereniging	Een goede verantwoording van de noodzaak en keuze voor de RijnlandRoute ontbreekt, temeer omdat niet wordt beargumenteerd waarom niet volstaan kan worden met een beperkt aantal maatregelen op de bestaande N206-route.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
Feministenbuurt Voorschoten Bewonersvereniging	In het MER is geen rekening gehouden met de waarde van de groene uitloopgebieden bij stedelijke centra, die in opdracht van het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) zijn opgesteld door KPMG: "Groen, Gezond en Productief" (The economics of ecosystems & Biodiversity -TEEB NL-). Dit rapport bevat een verkenning van kosten en baten van natuur voor gezondheid op basis van twee wetenschappelijke studies.	Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute.
Feministenbuurt Voorschoten Bewonersvereniging	Wij vrezen aantasting van het woongenot door de tunnelmond van de 'boortunnel', gesitueerd op een afstand van slechts een paar honderd meter ten westen van onze woonomgeving.	Er wordt voldaan aan wettelijke normen. Er is gekozen voor een verdiepte ligging en een geboorde tunnel om het woonklimaat te verbeteren. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Geluid, luchtkwaliteit en gezondheid

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Feministenbuurt Voorschoten Bewonersvereniging	We hebben ernstige zorgen hebben over de tunnelveiligheid in het algemeen en in het bijzonder in relatie tot het vervoer van gevaarlijke stoffen door de tunnel.	De provincie begrijpt de zorg van indiener. Deze en andere genoemde onderwerpen zijn in het kader van het tunnelveiligheidsplan beschouwd en beoordeeld. Dit plan vormt een bijlage bij het inpassingsplan.
Feministenbuurt Voorschoten Bewonersvereniging	Onder het terrein van de voormalige "Zilverfabriek", aan de Leidseweg in Voorschoten, is sprake van zware c.q. ernstige vervuiling van de gronden en het grondwater over een groot gebied. Het gevaar is bepaald niet denkbeeldig dat het diepe boren voor de autotunnel zal leiden tot een verdere verspreiding van deze vervuiling van de bodem en het grondwater.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Bodemkwaliteit en stabiliteit
Feministenbuurt Voorschoten Bewonersvereniging	De aanleg van de boortunnel, de daarvoor noodzakelijke tunnelmonden, toeleidingswegen en op- en afritten e.d., vernietigen de enige nog bestaande nu al smalle ecologische corridor/verbinding tussen het Groene Hart en de duinen. Het tast eeuwenoude monumenten in hun glorie aan. Het is bovendien 100 % strijdig met het eigen provinciaal beleid.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Natuur
Feministenbuurt Voorschoten Bewonersvereniging	Deze en de andere hiervoor genoemde aspecten zullen wellicht tot gevolg hebben dat er een waardevermindering van de woningen in onze woonbuurt zal optreden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
Feministenbuurt Voorschoten Bewonersvereniging	Het lijkt alsof er niets is gedaan met de inspraak op het VO-PIP.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
Feministenbuurt Voorschoten Bewonersvereniging	Wij pleiten hiermede nogmaals voor in eerste instantie de uitvoering van de no-regret maatregelen en in tweede instantie voor de Churchill Avenue als oplossing voor gesignaleerde problemen op de bestaande route.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Gemeente Katwijk	<p>Uit het ontwerpbesluit hogere grenswaarden blijkt dat voor tenminste 55 woningen het woon- en leefklimaat verslechtert. Wij menen dat met het nemen van voldoende bronmaatregelen, waarbij ook gedacht kan worden aan een verdere verdieping, de ongewenste effecten teniet gedaan, dan wel sterk gereduceerd kunnen worden en verzoeken u nogmaals om zodanige maatregelen aan de bron en in de overdracht van geluid te treffen dat geen hogere waarden nodig zijn.</p>	<p>Verdere verdiepte ligging van de weg is opgenomen in het PIP en verwerkt in het akoestisch onderzoek. De geluidreducerende voorzieningen zijn het resultaat van het afwegingskader waarbij naast reductie van geluidhinder ook afweging plaatsvindt van financiële aard. Dit betekent dat er binnen de wet ruimte is om op basis van financiële afwegingen niet alle knelpunten weg te nemen, omdat de extra kosten in relatie tot de te behalen geluidswinst onevenredig hoog zijn. Het is echter niet zo dat er binnen de wet een vrije keuze is om geen of significant lagere schermen aan te leggen, de bescherming van het individu of groepen individuen die te maken hebben met geluidsknelpunten gaat voor op bijvoorbeeld landschappelijke waarden zoals uitzicht. Slechts in uitzonderlijke gevallen waar sprake is van een breed draagvlak is het mogelijk hiervan af te wijken. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid</p>
Gemeente Katwijk	<p>In het bijzonder merken wij op dat voor een groep woningen langs de Voorschoterweg ten zuiden van de Ir. G. Tjalmaweg hogere waarden worden vastgesteld, omdat totaal geen voorzieningen in de overdracht worden getroffen. Dat druist in tegen de doelstellingen van de Wet geluidhinder. Volgens het voorontwerp PIP zouden de woningen Voorschoterweg 23F en 24 worden geamoveerd, omdat die op slechts 20 meter afstand van de verbrede weg komen te staan. In het nu vastgestelde ontwerp is de begrenzing van het plan gewijzigd, worden deze woningen buiten het plangebied gelaten en niet meer geamoveerd. Een beoogde bezuiniging mag natuurlijk nooit ten koste gaan van het leefklimaat en de volksgezondheid. Wij verwachten dat u dit standpunt met ons deelt.</p>	<p>Tussen het VO-PIP en O-PIP zijn wijzigingen aan het wegontwerp doorgevoerd op grond van onder meer moties en inspraak. Dit heeft geleid tot wijzigingen in de lijst van te amoveren gebouwen. De panden aan de Voorschoterweg 24 worden verworven; het hoofdgebouw kan behouden blijven. Voorschoterweg 23f betreft een woonboot die in ieder geval tijdelijk wordt verplaatst. In het geluidonderzoek is met voornoemde situaties rekening gehouden.</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Gemeente Katwijk	<p>Het hogere waarden besluit is onvolledig is en wij verzoeken u om bij het vaststellen van het PIP met de volgende percelen rekening te houden teneinde te voldoen aan de wettelijk vastgestelde uitgangspunten:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De woning Zonneveldslaan 17A staat binnen de onderzoekszone maar is niet onderzocht.</li> <li>2. De gevelbelasting van de woningen Achterweg 36 en 38 is berekend met de afscherming van een kas. Deze kas is echter afgebroken en wordt niet herbouwd. Er is een herberekening van de gevelbelasting nodig om de juiste geluidsbelasting te bepalen.</li> <li>3. De woning Achterweg 31 krijgt vanwege de Ir. G. Tjalmaweg geen hogere waarde toegekend, terwijl de naastgelegen woning nr. 29 - die verder van de bron af ligt - wel een hogere waarde krijgt.</li> <li>4. Kunt u verklaren waarom Voorschoterweg 25B geen hogere waarde krijgt toegekend, terwijl voor de naastgelegen woonschepen 25A en 25C - die in dezelfde lijn ten opzichte van de bron liggen – wel een hogere waarde wordt vastgesteld. Soortgelijke situaties doen zich voor aan de Hoofdstraat, Zonnebloemstraat en Asterstraat</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dit is aangepast in het onderzoek voor het PIP</li> <li>2. Na overleg met de gemeente Katwijk blijkt herberekening niet nodig</li> <li>3. De verschillen kunnen het gevolg zijn van reflecties. In de nieuwe berekening ten behoeve van het PIP blijkt overigens voor beide woningen een hogere grenswaarde nodig te zijn.</li> <li>4. De verschillen kunnen het gevolg zijn van reflecties. Op grond van de nieuwe berekening ten behoeve van het PIP geldt overigens dat voor genoemde woonschepen geen hogere grenswaarden nodig zijn.</li> </ol>
Gemeente Katwijk	<p>Medio februari en maart 2014 zijn de eisen van Katwijk met betrekking tot de RijnlandRoute aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland voorgelegd met het verzoek om deze mee te nemen in de planvorming. Deze eisen maken onderdeel uit van deze zienswijze en zijn als bijlage bij de zienswijze gevoegd. Alle opmerkingen over het O-PIP RLR gelden ook voor de Inpassingsvisie en het Landschapsplan. Wij gaan er vanuit dat wij betrokken worden bij het uitwerken van alle inpassingsmaatregelen die beschreven zijn in de inpassingsvisie en het landschapsplan.</p>	<p>De provincie heeft het ingezette contact met indiener voortgezet.</p>
Gemeente Katwijk	<p>Het O-PIP wordt benaderd als een op zichzelf staande ontwerpogave in de bestaande ruimtelijke context. Het ontwerp gaat hierdoor voorbij aan de relevante provinciale en gemeentelijke ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de beoogde HOV-buslijn, de fietssnelweg Katwijk - Leiden, de verlegging/verdieping van de N206 ter hoogte van project Duinvallei en de aansluiting op de Project Locatie Valkenburg en de nieuwe woonwijk 't Duyfrak. Integrale afstemming tussen deze ontwikkelingen heeft consequenties voor de concrete</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Scope</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	<p>inpassingsmaatregelen, zoals voorzien in het O-PIP RLR. Wij verzoeken u om bij de definitieve vaststelling van het O-PIP rekening te houden met deze ruimtelijke ontwikkelingen door ervoor te zorgen dat deze ontwikkelingen niet onmogelijk worden gemaakt. Tevens pleiten wij nadrukkelijk voor een integrale afstemming en het maken van één inpassingsplan voor de RijnlandRoute en het gehele tracé van de HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer-buscorridor Leiden Centraal-Katwijk-Noordwijk), met aandacht voor de provinciale fietssnelweg en de te verdiepen en te verleggen N206 nabij de kruising met de N441.</p>	
Gemeente Katwijk	<p>A.g.v. het O-PIP geldt dat er tot 10 jaar na vaststelling geen gemeentelijk bestemmingsplan kan worden vastgesteld binnen de plangrenzen van het PIP. Wij verzoeken u om een mogelijkheid op te nemen om hiervan af te kunnen wijken, vanwege nog uit te voeren projecten: Duinvallei, Project Locatie Valkenburg, verdieping/verlegging N206 en de kruising N441/N206 (en provinciale projecten HOV en Fietssnelweg). Het niet meenemen van de vereiste infrastructurele werken voor de ontsluiting van deze projecten zal leiden tot een procedurele onmogelijkheid om deze werken in de ruimtelijke besluitvorming mee te nemen, terwijl deze projecten juist noodzakelijk zijn voor en in relatie met de RLR. De plannen en projecten zijn zodanig concreet dat Provinciale Staten het benodigde onderzoek kan verrichten, waardoor een beeld kan worden gevormd van de ruimtelijke en milieuhygiënische gevolgen van die onderdelen van het plan.</p>	<p>De mogelijkheid bestaat om bij vaststelling van het PIP gebieden binnen het plangebied aan te wijzen, waar de betreffende gemeente eerder dan na tien jaar een bestemmingsplan voor mag opstellen en vaststellen. Dit betreft maatwerk.</p>
Gemeente Katwijk	<p>In het O-PIP RLR is onvoldoende rekening gehouden met de aansluiting op de beoogde verlegging en verdieping van de N206 ter hoogte van de Molentuinweg (inclusief verlegging Molentuinweg) en de beoogde en mede door de provincie gewenste ongelijkvloerse aansluiting met de N441, terwijl deze projecten onlosmakelijk zijn verbonden met de RijnlandRoute. Het O-PIP RLR maakt een goede aansluiting op de bovengenoemde projecten planologisch niet mogelijk. Wij achten het noodzakelijk dat bij vaststelling van het O-PIP RLR in ieder geval meer flexibiliteit in het inpassingsplan wordt gebracht, door geen as van de weg op te nemen en de plangrens ruimer te nemen.</p>	<p>De provincie heeft de locatie van de aansluiting valkenburg I afgestemd op het project Duinvallei. Bestuurlijk is afgesproken dat de RijnlandRoute aansluit op de huidige kruising N441 – N206. De weg blijft gehandhaafd, vooral vanwege de koppeling met het thema geluid en de aanwezigheid van gevoelige bestemmingen. Het PIP kent een aantal flexibiliteiten. Als deze onvoldoende ruimte bieden aan de beoogde ontwikkeling van Duinvallei, dan zal het inpassingsplan te zijner tijd aangepast moeten worden.</p>



Naam	Zienswijze	Beantwoording
Gemeente Katwijk	Omdat besluitvorming nog moet plaatsvinden verzoeken wij u om ook de effecten van de aanleg van de RijnlandRoute en de aansluiting op het huidige kruispunt met de N441 in beeld te brengen, inclusief de door u daarvoor te nemen maatregelen. Wij verzoeken u om de huidige situatie als uitgangspunt te nemen voor wat betreft geluid, lucht, leefbaarheid en andere relevante aspecten, opdat de huidige situatie niet zal verslechteren.	Ten aanzien van het functioneren van de kruising N441 wordt overleg gevoerd tussen provincie en gemeente Katwijk. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase.
Gemeente Katwijk	Het herstellen van de verbinding Voorschoterweg deel zuid van N206 naar de nieuwe aansluiting aan de zuidzijde als gevolg van de realisatie van de RLR ontbreekt nog in het O-PIP. Dat is onjuist. Wij hebben hierover in goed overleg met u bestuurlijke afspraken gemaakt. Met u hebben wij geconstateerd dat de Voorschoterweg niet geschikt is als ontsluitingsweg voor vrachtverkeer ter vervanging van de huidige aansluiting op de ir. G. Tjalmaweg. Ten eerste is er al eerder voor gekozen om dat wegvak in te richten als 30 km-gebied. Indien deze verbinding niet hersteld wordt, geeft dit een onacceptabele toename van vrachtverkeer op de Voorschoterweg (het deel langs en door de nieuwe woonwijk 't Duyfrak). Wij verzoeken u om het O-PIP RLR op dit punt aan te passen, omdat het in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de ruimtelijke uitgangspunten van Katwijk.	Dit valt buiten de scope van het project RijnlandRoute. De provincie is in bestuurlijk overleg met de gemeente Katwijk om hiervoor buiten de kaders van de ruimtelijke procedure een oplossing te vinden.
Gemeente Katwijk	In het externe veiligheidsonderzoek is geen rekening gehouden met het verplaatsen van de aansluiting bij de Voorschoterweg. Aangezien het O-PIP geen verbinding voorziet door de Zijlhoek/De Woerd naar de nieuw te maken aansluiting, is het vrachtverkeer vanuit de Voorschoterweg genoodzaakt om direct langs het woongebied 't Duyfrak te gaan om de N206 te bereiken (i.h.b. voor zandtransport uit Valkenburgse Meer en vervoer gevaarlijke stoffen van Jongeneel). De Gedeputeerde en ons college zijn het er over eens deze transporten niet door de woonwijk te willen laten rijden. Het is niet ondenkbaar dat het vervoer van gevaarlijke stoffen langs deze woonwijk zorgt voor een onaanvaardbare toename van het groepsrisico. Wij willen hier graag gezamenlijk met de provincie naar een goede oplossing zoeken.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Externe veiligheid. De provincie is in bestuurlijk overleg met de gemeente Katwijk om hiervoor buiten de kaders van de ruimtelijke procedure een oplossing te vinden.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Gemeente Katwijk	<p>In het O-PIP RLR worden geluidsschermen mogelijk gemaakt van maximaal 4 meter. Hiermee kunnen wij met het oog op het vrije zicht niet akkoord gaan. Dit betekent een forse aantasting van de gebiedskarakteristiek en is daarom niet gewenst. Het staat op gespannen voet met het uitgangspunt van behoud van uitzicht op de duinen en het voormalige vliegveld van Valkenburg. Daarom moeten de geluidsschermen zo weinig mogelijk impact hebben op de omgeving. De hoogte van de schermen moet lager zijn. Mogelijk zijn deze geheel niet nodig als er meer maatregelen aan de bron genomen worden, zoals een (verder) verdiepte aanleg. Waar geluidsschermen onontkoombaar zijn, verzoeken wij u om in overleg met ons tot een keuze te komen die tegemoet komt aan een zo optimaal mogelijke inpassing. Op dit moment menen wij dat de schermen transparant dienen te worden uitgevoerd of verwerkt dienen te worden in een verhoging van het groene talud van de weg.</p>	<p>De vier meter hoge schermen zijn resultaten van het afwegingskader waarbij naast reductie van geluidhinder ook afweging plaatsvindt van financiële aard. Dit betekent dat er binnen de wet ruimte is om op basis van financiële afwegingen niet alle knelpunten weg te nemen, omdat de extra kosten in relatie tot de te behalen geluidswinst onevenredig hoog zijn. Het is echter niet zo dat er binnen de wet een vrije keuze is om geen of significant lagere schermen aan te leggen, de bescherming van het individu of groepen individuen die te maken hebben met geluidsknelpunten gaat voor op bijvoorbeeld landschappelijke waarden zoals uitzicht. Slechts in uitzonderlijke gevallen waar sprake is van een breed draagvlak is het mogelijk hiervan af te wijken. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid</p>
Gemeente Katwijk	<p>Wij verzoeken u om onderzoek te doen naar de kosten van een diepere aanleg van de RijnlandRoute versus de aanleg van geluidsschermen. De provincie heeft aangegeven dat een diepere aanleg duurder is dan de aanleg van geluidsschermen. De provincie heeft echter hier geen onderzoek naar verricht, c.q. geen nadere informatie verstrekt die deze stelling onderbouwt</p>	<p>In principe is een verdiepte aanleg altijd kostbaarder dan de realisatie van geluidsschermen. De provincie ziet geen reden om dit nader te onderzoeken.</p>
Gemeente Katwijk	<p>In het onderzoek wordt verder niet ingegaan op de effecten van het plaatsen van een geluidsscherm in de middenberm als extra maatregel, naast het scherm aan de noordzijde van de weg. Wij verzoeken u dit effect alsnog mee te nemen.</p>	<p>Dit heeft slechts een beperkt effect en betekent een groter ruimtebeslag, waardoor de geluidsschermen aan de noordzijde van de Ir. G. Tjalmaweg dichterbij de woningen zouden komen te staan. Daarom is deze optie niet betrokken in het onderzoek.</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Gemeente Katwijk	Voor de woonwijk 't Duyfrak hebben wij de aanleg van een geluidsscherm langs de Ir. G. Tjalmaweg voorzien, maar nog niet uitgevoerd. Om de beoogde woon- en leefkwaliteit in de wijk te kunnen realiseren is hier, in afwijking van het bovenstaande juist een hoger geluidsscherm nodig. Het vrije zicht is voor de woningen in 't Duyfrak niet relevant. Wij verzoeken u om tussen de Torenvlietbrug en aansluiting Valkenburg II een geluidsscherm tot een hoogte van 4 meter planologisch mogelijk te maken.	Een geluidsscherm tot een hoogte van 4 meter is ter plaatse niet nodig, blijkt uit onderzoek. Wel is dit in de regels van het inpassingsplan planologisch mogelijk gemaakt aan de hand van een afwijkingmogelijkheid.
Gemeente Katwijk	De verkeersintensiteiten voor het geluidrapport zijn ontleend uit het NRM2013-verrijkt. Dit model maakt formeel geen onderdeel uit van de bijlagen. Daardoor zijn stellingen als dat de verkeerstoename op wegen -die op het plangebied aansluiten - niet relevant zijn voor geluid, niet te verifiëren. Bovendien gaat die stelling niet op voor andere thema's, zoals verkeer. Daarom verzoeken wij u dringend het verkeersmodel alsnog aan de plandocumenten toe te voegen. Wij behoudens ons het recht voor om nog een aanvullende zienswijze in te dienen op dit aangepaste geluidrapport.	Dat is in deze fase ook niet gebruikelijk. De informatie is echter wel te vinden op <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a> en is in de volgende fase ook weer op die locatie gepubliceerd.
Gemeente Katwijk	In paragraaf 6.2.2 van de plantoelichting wordt de Kooltuinweg genoemd als weg waarvan geen sprake is van reconstructie of overschrijding grenswaarde. In tabel 4.3 van het geluidrapport staat dat er op die weg nu geen verkeer is en in 2030 ruim 20.000 motorvoertuigen per etmaal over deze weg rijden. Het onderzoek maakt ons niet duidelijk op welk wegvak dit betrekking heeft. Wellicht is hier sprake van een schrijffout, zo niet, dan dient deze verkeerssituatie nader omschreven te worden en gemotiveerd, zowel geluid- als verkeerstechnisch.	Dit is inderdaad niet correct en geeft een vertekend beeld. Deze verkeersintensiteit is ook niet in de berekening betrokken. Dit is gecorrigeerd in het akoestisch onderzoek van het PIP.
Gemeente Katwijk	In het geluidrapport zijn nog niet de wijzigingen, zoals een al toegezegde verdiepte aanleg ter plaatse van Duinzicht, meegenomen. Dit aangepaste geluidrapport zal pas na de terinzagelegging gereed zijn. Wij behoudens ons het recht voor om nog een aanvullende zienswijze in te dienen op dit aangepaste geluidrapport.	In het geluidonderzoek voor het PIP is rekening gehouden met de verdiepte ligging. Er wordt verder verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
Gemeente Katwijk	Ook voor de beoordeling van luchtkwaliteit is een transparant verkeersmodel vereist. In het achtergrondrapport lucht, par. 3.1.1, staat vermeld dat verkeer op aansluitende infrastructuur niet relevant is en daarom niet nader is onderzocht. Wij kunnen ons niet vinden in deze stelling, omdat de aansluitende (stedelijke) infrastructuur veelal niet vergelijkbaar is met een in het vrije veld liggende provinciale weg. In het bijzonder vragen	In het verkeersmodel is wel gekeken naar de aansluitende infrastructuur. Op basis van deze resultaten is geconstateerd dat er geen substantiele luchtkwaliteitseffecten zijn. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording:

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	wij u aandacht voor de al eerder genoemde effecten op de N206 door Katwijk aan den Rijn, indien de RijnlandRoute aansluit op de huidige kruising met de N441 (met verkeerslichten). Een reactie met toelichting zien wij graag terug in het PIP.	Luchtkwaliteit
Gemeente Katwijk	In het O-PIP RLR is het bestaande viaduct Achterweg vervallen. Dit is in strijd met wat er in het inpassingsplan over opgenomen is. Wij verzoeken u om dit in het PIP te corrigeren.	Het Achterweg viaduct komt in het kader van het project RijnlandRoute te vervallen.
Gemeente Katwijk	In het O-PIP RLR is de nog aan te leggen HOV-buscorridor (Hoogwaardig Openbaar Vervoer-buscorridor Leiden Centraal-Katwijk-Noordwijk) niet opgenomen. De gehele HOV-busconidor is onlosmakelijk verbonden met (de inpassing van) de RijnlandRoute en behoort daarom integraal benaderd te worden in één inpassingsplan.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Scope
Gemeente Katwijk	De provincie heeft plannen voor een Fietssnelweg tussen Leiden en de kust. Dit juichen wij van harte toe. Een integraal ontwerp, inclusief HOV en Fietssnelweg, is noodzakelijk om de ontwerpen afzonderlijk en in samenhang te kunnen beoordelen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Scope
Gemeente Katwijk	Alle onderzoeken, berekeningen en ontwerpen dienen gebaseerd te zijn op de eindbebouwing Project Locatie Valkenburg (conform uitgangspunten Masterplan vastgesteld 11 juli 2013), 't Duyfrak en Duinvallei. Dit missen wij in het O-PIP. Wij verzoeken u om deze ommissie in het PIP te herstellen.	In het verkeersmodel NRM-2013 zijn de regionale ontwikkelingen (Valkenburg, Duyfrak en Duinvallei) meegenomen voor de prognose 2030.
Gemeente Katwijk	In het Masterplan Locatie Valkenburg zijn twee extra overkluizingen opgenomen over de RijnlandRoute ten behoeve van een fiets- en voetgangersoversteek. Het betreft overkluizingen ter plaatse van Broekweg- Oude Broekweg en ter plaatse van de Landgoederenroute (deze maakt onderdeel uit van het provinciaal fietspadenplan, F271). In het O-PIP RLR zijn deze overkluizingen onmogelijk gemaakt. De overkluizingen zijn essentieel voor een goede ontsluiting van de Locatie Valkenburg en daarmee noodzakelijk met het oog op een goede ruimtelijke ordening. In het Masterplan zijn de locaties van de overkluizingen bepaald. Wij verzoeken u om bij vaststelling van het O-PIP RLR deze overkluizingen planologisch mogelijk te maken.	In het definitieve PIP zijn langzaam verkeerverbindingen binnen de bestemming Verkeer toegestaan. De bedoelde overkluizingen zijn daarmee planologisch mogelijk.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Gemeente Katwijk	In eerdere fasen van de RijnlandRoute was een fiets-oversteek bij aansluiting Valkenburg I opgenomen. In de laatste tekeningen van het O-PIP is deze niet meer opgenomen. Deze oversteek is juist van belang en daarmee noodzakelijk om in het ontwerp op te nemen. Vooral ook omdat de fietssnelweg daar gaat oversteken (in de eindsituatie). Wij verzoeken u daarom om met de beoogde eindsituatie rekening te houden en in het PIP hierop te anticiperen.	De scope van de RijnlandRoute loopt tot de Wassenaarseweg (N441) en sluit daar aan op de bestaande situatie. Op deze locatie bevindt zich een fietsoversteek, waarmee een oversteek ter hoogte van Valkenburg I niet nodig is. Indien toch gewenst dan biedt het PIP planologisch de mogelijkheid alsnog een langzaam verkeerverbinding te realiseren.
Gemeente Katwijk	De rotonde Torenvlietslaan-Voorschoterweg moet als gevolg van de RijnlandRoute/ aansluiting Valkenburg Oost binnen het inpassingsplan vallen. Bestuurlijk is er overeenstemming tussen de provincie en de gemeente Katwijk bereikt over medefinanciering van de rotonde, omdat deze een gevolg is van de aansluiting Valkenburg II. Omdat de afspraken zeer recent zijn gemaakt, zijn deze nog niet in O-PIP opgenomen. Wij verzoeken u dit in het PIP te verwerken	Het plangebied van het PIP en het wegontwerp sluiten aan op de bestaande Voorschoterweg. Het planologisch mogelijk maken van de rotonde, hetzij middels een verkeersbesluit, hetzij een (postzegel)bestemmingsplan is voor rekening van de gemeente Katwijk.
Gemeente Katwijk	In het O-PIP RLR is de ontsluiting van genoemde percelen voorzien via de Voorschoterweg, Binnenweg en een nieuwe toegangsweg in het verlengde daarvan. Door provincie en Katwijk gezamenlijk wordt onderzocht of een rechtstreekse aansluiting van deze percelen op de verbindingsweg Valkenburg II/Voorschoterweg mogelijk is. Wij kunnen op dit moment nog geen voorkeur uitspreken voor één van beide opties en verzoeken u in het PIP RLR beide opties van ontsluiting planologisch mogelijk te maken	In het PIP worden twee varianten planologisch mogelijk gemaakt. Eén variant direct vanaf de Torenvlietslaan en één variant via de Voorschoterweg. Deze laatste (worst case) is ook milieukundig doorgerekend. Aan de hand van een wijzigingsbevoegdheid kan het college van Katwijk één van de varianten procedureel doorvoeren.
Gemeente Katwijk	Bij aansluiting Valkenburg I moet de parallelweg veel dichterbij het viaduct aansluiten op de aansluiting. De hellingen hiervoor moeten dan ook in het Inpassingsplan passen en dat lijkt nu niet het geval. Wij verzoeken u dan ook om hier een ruimere begrenzing op te nemen. Ook moet er bij aansluiting Valkenburg I een fietsverbinding mogelijk gemaakt worden en rekening worden gehouden met de plannen voor het HOV zoals eerder genoemd	Het ontwerp is op dit punt aangepast. De oplossing past binnen de grenzen van het PIP.
Gemeente Katwijk	In de toelichting is geen onderbouwing opgenomen van de verschuiving van aansluiting Valkenburg I naar het oosten toe. Deze verschuiving is ontstaan door de verdieping/verlegging N206 bij Duinvallei en de ongelijkvloerse aansluiting met de N441. Wij verzoeken u om dit in de toelichting op te nemen. Tevens verzoeken wij u om een wijzigingsbevoegdheid aan de Gemeente Katwijk te geven voor de definitieve ligging van	De verschuiving van Valkenburg I naar het oosten komt voort uit bestuurlijke afspraken tussen de provincie en gemeente Katwijk. In goed overleg en mede op basis van een second opinion is de huidige ligging van Valkenburg I tot stand gekomen.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	de aansluiting Valkenburg I.	
Gemeente Katwijk	In het verkeersonderzoek van het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan is geen tot onvoldoende rekening gehouden met de huidige situatie. Wij zijn van mening dat de aansluiting op de N206/N441 zonder verdere maatregelen, zoals nu in uw ontwerp opgenomen, onaanvaardbaar is.	Dit is de uitkomst van uitvoerig bestuurlijk overleg tussen Katwijk en de provincie
Gemeente Katwijk	De RijnlandRoute dient ruimer gedimensioneerd worden.	Het wegontwerp voldoet aan de geldende ontwerprichtlijnen. Daarnaast is het wegontwerp op onderdelen geoptimaliseerd. De provincie ziet geen reden om de RijnlandRoute ruimer te dimensioneren.
Dunavie	De plaatsing van hoge geluidsschermen staat op gespannen voet met een hoge belevingskwaliteit voor omwonenden. Een nog meer verdiepte aanleg van de weg zou wellicht kunnen leiden tot minder hoge geluidsschermen. Tijdens de ontwerp- en uitvoeringsfase pleit Dunavie voor veel aandacht voor de esthetische kwaliteit van de geluidsschermen.	In het PIP is uitgegaan van verdere verdiepte ligging van de Tjalmaweg. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de reclamant. Aan de vormgeving van de geluidsschermen is in het landschapsplan aandacht besteed. In de vervolgfase wordt daarnaast een zogenoemd esthetisch programma van eisen opgesteld.
Dunavie	In het masterplan locatie Valkenburg zijn twee extra overkluizingen opgenomen over de RLR t.b.v. een fiets- en voetgangersoversteek. In het O-PIP zijn deze overkluizingen onmogelijk gemaakt. We pleiten ervoor om deze overkluizingen wel mogelijk te houden voor een goede verbinding van zowel de kern Valkenburg als het voormalig vliegveld Valkenburg.	In het definitieve PIP zijn langzaam verkeerverbindingen binnen de bestemming Verkeer toegestaan. De bedoelde overkluizingen zijn daarmee planologisch mogelijk.
Dunavie	Een deel van de hoger gelegen woningen aan enkele complexen van Dunavie krijgt te maken met een hogere dan wettelijk toegestane geluidsbelasting. Daarbij moet echter wel worden voldaan aan de vereiste binnenwaarde (geluidniveau in de woning). Of hieraan wordt voldaan is niet onderzocht. Het is dus op dit moment niet duidelijk of binnenwaarden worden overschreden en of er geluidsmaatregelen nodig zijn. Wij zijn van mening dat het onderzoek naar de binnenwaarden moet worden uitgevoerd vóór afgaande aan de vaststelling PIP en het besluit hogere grenswaarden, zodat tijdig duidelijkheid komt over de geluideffecten.	Er is sprake van hogere waarden geluid, echter wordt de maximaal toegestane ontheffingswaarde niet overschreden. Het bedoelde binnenwaarde onderzoek moet worden uitgevoerd na vaststelling van het PIP. De provincie is in contact getreden met indiener.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Dunavie	<p>Dunavie moet in Molenburghflat kozijnen vervangen i.v.m. burenoverlast en wil meteen weten welk deel wettelijk noodzakelijke voor geluidsbeperkende maatregelen ivm RLR genomen moeten worden. Maar omdat er geen onderzoek naar binnenwaarden is verricht kan na het uitvoeren van de nu noodzakelijke werkzaamheden niet meer worden vastgesteld voor welke maatregelen de provincie verantwoordelijk zou zijn geweest. Dunavie wil daarover voor het starten van de noodzakelijke werkzaamheden graag duidelijkheid. Het nu niet uitvoeren van de onderzoeken en het bepalen van de nodige maatregelen en bijbehorende kosten is in strijd zijn met de rechtszekerheid. Indien de provincie mocht besluiten om niet nu de binnenwaarde in de woningen te onderzoeken en de nodige maatregelen vast te stellen, dan komt eventuele onduidelijkheid voor rekening van de provincie.</p>	<p>Het binnenwaardenonderzoek kan pas plaatsvinden op het moment dat de berekeningen voor de hogere waarden definitief zijn. De hogere waarden worden tegelijkertijd met het inpassingsplan vastgesteld. Het binnenwaardenonderzoek zal plaatsvinden in afstemming met Dunavie. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid</p>
Dunavie	<p>Dunavie overweegt, bij weigering door de provincie, het geluidsonderzoek op korte termijn zelf te laten uitvoeren. Dunavie zal de kosten van de nu te nemen extra geluidsmaatregelen in rekening brengen bij de provincie (geluidswerende roosters kosten € 2.500 ex. BTW per woning en het complex heeft 106 woningen. De extra kosten bedragen derhalve circa € 250.000,- exclusief BTW.</p>	<p>Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. De provincie is in overleg getreden met indiener.</p>
Samenwerkingsorgaan Holland Rijnland	<p>Op dit moment is er nog een financieel tekort voor het project. Gewaardeerd wordt de inzet om te zoeken naar verbeteringen en besparingen binnen de totale projectkosten, maar dit mag niet ten koste gaan van de afspraken zoals gemaakt in de Financieringsovereenkomst RLR. De bijdrage van Holland Rijnland is gemaximeerd op € 75 miljoen en zal ook zo blijven. Er vanuit gegaan wordt dat in de volgende fase van het project de projectbegroting sluitend is binnen het beschikbare budget.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Economische uitvoerbaarheid</p>
Samenwerkingsorgaan Holland Rijnland	<p>Het O-PIP legt de kaders voor de ontwikkelingen voor 10 jaar vast, in deze 10 jaar kunnen er geen gemeentelijke bestemmingsplannen voor de beoogde gronden worden vastgesteld. Gevraagd wordt om in gesprek te treden met de gemeenten om wijzigingsbevoegdheden voor die locaties in te bouwen waarvan men nu nog niet weet hoe de uiteindelijke inrichting van de lokale projecten er uit komt te zien.</p>	<p>De genoemde optie is een mogelijkheid om in de gevraagde flexibiliteit te voorzien. Een andere optie is om een lagere overheid eerder dan na tien jaar de mogelijkheid te geven een bestemmingsplan voor het betreffende gebied op en vast te stellen. Dit is maatwerk en komt tot uiting in het (besluit van het) definitieve PIP</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Samenwerkingsorgaan Holland Rijnland	<p>De plangrenzen, zoals aangegeven in het O-PIP, maken de Financieringsovereenkomst RLR niet onmogelijk. Ten aanzien van de inpassing wil indiener enkele hoofdpunten meegeven:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Indiener is blij dat de tunnel aan beide zijde wordt verlengd. Wel moet de weg nog beter ingepast worden en de gevolgen van de weg (o.a. lucht en geluid) zo veel mogelijk worden beperkt.</li> <li>2. Doorstroming op het gehele tracé en de aansluitingen dient gegarandeerd te zijn. Op een aantal locaties zijn deze lokale knelpunten op het gebied van doorstroming en inpassing nog niet opgelost, in het bijzonder bij Katwijk.</li> <li>3. De inpassing van de RLR is nog onvoldoende afgestemd met de vele provinciale projecten (zoals de snelfietsroute Leiden-Katwijk, de HOV), de lokale/regionale projecten in de omgeving en de Regionaal Groenprogramma-projecten van Holland Rijnland.</li> <li>4. Vanuit de provinciale kaders voor de EHS en de regionale doelstelling om een groene en recreatieve oost-westverbinding van de duinen bij Katwijk en Wassenaar naar Het Groene Hart te realiseren, onderstreept indiener het belang van de ontsnipperingsmaatregelen bij Maaldrift voor de ecologische verbindingzone duinen-Duivenvoorde corridor.</li> <li>5. Deze raakvlakken kunnen mogelijk leiden tot 'werk met werk maken'. Graag maakt indiener samen met de provincie een integraal kaartbeeld.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap</li> <li>2. De doorstroming van het verkeer is op het gehele tracé gegarandeerd. Zie daarvoor ook de thematische beantwoording: Verkeer</li> <li>3. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Scope</li> <li>4. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Natuur</li> <li>5. Dit initiatief is in gezamenlijkheid opgepakt.</li> </ol>
VVE Lotte Beesestraat 65-79	<p>N.a.v. onze zienswijze op het VO-PIP, is door de Provincie, ondanks tal van aanpassingen met verstrekkende effecten, geen aanvulling op het MER verricht.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER</p>
VVE Lotte Beesestraat 65-79	<p>Over een aantal maanden zal er nieuwe Europese regelgeving komen ten aanzien van (zeer) lagere normen fijnstof dan heden. In de rekenmodellen die u hanteert is hier geen rekening mee gehouden. Vasthouden aan het formele antwoord; we voldoen aan de norm, negeert de realiteit volledig.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit</p>



Naam	Zienswijze	Beantwoording
VVE Lotte Beesestraat 65-79	De verkoopbrochure (van de nieuwbouw) gaf aan dat de appartementen voorzien zouden zijn van een balkon/terras gericht naar een weids uitzicht over de weilanden. Dit gaat volledig verdwijnen met het huidige plan! Laagbouw en aangepaste beplanting in verband met de karakteristieke molen aan de Veenwatering en een hoofdontsluitingsweg op Rijksweg A44. Dit gaat volledig verdwijnen!	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Landschap en alternatievenafweging
VVE Lotte Beesestraat 65-79	Veel appartementen in de vijf appartementenblokken aan de Lotte Beesestraat hebben alleen aan de weilandzijde ramen en deuren. Zij zijn verplicht hun woning te ventileren aan die zijde waarvan wij nu al weten dat dit door lawaai en stank ondoenlijk gaat worden. Hiervoor wordt geen oplossing geboden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Geluid en luchtkwaliteit
VVE Lotte Beesestraat 65-79	De woningen gelegen aan de toekomstige weg zijn vrijwel bijna onverkoopbaar. De waardedaling is al door de Economische malaise ingezet, maar zal zeker nog meer gaan dalen wanneer de RijnlandRoute in de beoogde vorm zal worden aangelegd.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
VVE Lotte Beesestraat 65-79	Door vervuiling van uitlaatgassen en fijnstof zullen de buitenmuren niet ééns per tien/vijftien jaar geschilderd moeten worden, maar eens per vijf jaar. Ons meerjarenonderhoudsplan is hier niet op doorgerekend en dit zal zorg dragen voor hogere Vve bijdragen en dus indirect waardevermindering van onze woningen tot gevolg hebben. Hier wordt geen oplossing voor geboden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
VVE Lotte Beesestraat 65-79	Indiener sluit zich aan bij de zienswijze van de Wijkraad Stevenshof, het Bewonersgroepenoverleg Rijnlandroute en de Bewonersvereniging Stevenshof Vlek 17.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijzen.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Het Wedde Bewonersvereniging	De Provincie heeft de ingrijpende wijzingen van het ontwerp (geboorde tunnel onder Voorschoten ii.p.v. halfgesloten, half open oplossing) niet opnieuw laten beoordelen door de Commissie voor de m.e.r. Want ingrijpende wijziging van het ontwerp met grotere luchtvervuiling en geluidhinder door de nabijheid van een tunnelmond. Elders in het (inmiddels achterhaalde) MER worden de tunnelmonden in het Churchill Avenue tracé immers wel genoemd als bijzondere bronnen van luchtvervuiling, waarvoor bijzondere mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn. Dit had moeten worden onderzocht in het MER.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
Het Wedde Bewonersvereniging	Er zal sprake zijn van een onomkeerbaar verlies aan woongenot. Wij vinden de argumenten vóór aanleg RLR hier niet tegen opwegen. Het Provinciebestuur had - voor het oplossen van de ook door ons onderkende verkeersproblemen - kunnen kiezen voor minder ingrijpende, minder dure oplossingen die landschap en natuur intact hadden gelaten, als bijzonder erfgoed voor de generaties na ons.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
Het Wedde Bewonersvereniging	Of de aanleg van de tunnel gevolgen zal kunnen hebben voor de stabiliteit van de grond onder onze huizen (bijv. door extra bemaling of andere verplaatsing van grondwater), kon door ons niet worden nagegaan. Vooralsnog gaan wij er van uit dat de aanleg van de boortunnel kan leiden tot mogelijke schade voor onze huizen, waarnaar vooraf nader onderzoek dient te worden verricht. Een plan voor zulk onderzoek troffen wij niet aan in de O-PIP-documenten.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Bodemkwaliteit en stabiliteit
Het Wedde Bewonersvereniging	Indiener sluit zich aan bij de zienswijze van het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijze.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Gemeente Leiden	<p>Het gedeelte dat tussen de tunnel en het aquaduct onder de Veenwatering ligt, zal op maximaal - 5m. liggen. We vragen om dit ook vast te leggen in de regels en verbeeldingen. We vragen ons af of het zinvol is over een kort traject de weg in alignement te laten stijgen en verzoeken u daarom de weg geheel op -6 meter aan te leggen, om zo de overlast voor de Stevenschhof zoveel mogelijk te verminderen. Ook willen wij u vragen in samenspraak met de gemeente Leiden andere maatregelen te onderzoeken die bijdragen aan een verbeterde inpassing bij de Stevenschhof, zoals een verdere verlenging van de tunnel, horizontale geluidsschermen en een dicht open constructie. Wij vragen u de voor- en nadelen en financiële consequenties in beeld te brengen, waarna we gezamenlijk kunnen bepalen welke maatregelen nog doorgevoerd kunnen worden. In ieder geval moet de inpassing plaatsvinden op zo'n manier dat er geen overlast van eventuele verlichting zal zijn en dat portalen niet boven de bak uitsteken. Uitgangspunt is dat de weg geheel aan het zicht onttrokken is en de overlast voor omwonenden zoveel mogelijk beperkt wordt.</p>	<p>Voor de borging van de diepte van het wegtracé wordt berekend vanuit een minimum: bijvoorbeeld minimaal 4 meter onder NAP. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Wegontwerp en landschap</p>
Gemeente Leiden	<p>De ontsluiting van de Stevenschhof richting Wassenaar en Den Haag. Dit is vorig jaar uitgebreid in diverse varianten onderzocht en dit bleek toen om meerdere redenen niet mogelijk. De verbinding met Den Haag wordt gegarandeerd via de aantakking van Leiden Zuid op de RijnlandRoute. Met het verdwijnen van de parallelweg tussen de Stevenschhof en Zuydwijk vormt de Ommedijkse weg en in het verlengde daarvan de Rijksweg echter de enige verbinding voor bestemmingsverkeer tussen de Stevenschhof en Wassenaar. Wij gaan er vanuit dat deze verbinding voor bestemmingsverkeer beschikbaar blijft.</p>	<p>De Ommedijkseweg blijft inderdaad voor bestemmingsverkeer beschikbaar.</p>
Gemeente Leiden	<p>Veel maatregelen uit het Landschapsplan en kaarten zijn niet opgenomen op de Inpassingskaart, bijvoorbeeld de ecopassage en een langzaam verkeerverbinding bij de Europaweg. Wij vinden het van groot belang dat deze verbinding wordt opgenomen in de regels en op de verbeelding van het ontwerp inpassingsplan d.m.v. bijvoorbeeld een brug of een onderdoorgang. Het is een zeer belangrijke bouwsteen voor het meer recreatief beleefbaar maken van de Oostvlietpolder. Aan de zijde van Vlietland is deze verbinding goed opgenomen. Aan de zijde van de Europaweg niet. Wij gaan er dan ook vanuit dat u deze verbinding meeneemt in de verdere uitwerking van de plannen.</p>	<p>Langzaam verkeerverbindingen, groenvoorzieningen en waterlopen zijn binnen de bestemming Verkeer mogelijk. De bedoelde langzaamverbinding maakt geen deel uit van de scope van de RijnlandRoute. Wel is in het wegontwerp en de kostenraming rekening gehouden met een duiker die is voorzien van een loopstrook voor fauna.</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Gemeente Leiden	In het VO-PIP was een bypass door de Oostvlietpolder opgenomen. Met het uitvoeringsbesluit van PS d.d. 26 juni 2013 is deze bypass, met instemming van de gemeente Leiden, vervangen door een opwaardering van de Europaweg naar 2 x 2 baans en uitbreiding van het Lammenschansplein. Hiervoor is een verkeerskundig ontwerp gemaakt. In dit ontwerp is te weinig aandacht gegeven aan een goede landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing. Ook maken we ons nog zorgen over de (hellingbanen) van de fietspaden. Tenslotte zouden wij graag nog willen onderzoeken of er ook in het verkeerskundig ontwerp nog verdere verbeteringen aangebracht kunnen worden.	De geldende eisen ten aanzien van de hellingbanen voor fietspaden zijn opgenomen in het huidige ontwerp. Het gebied rond het Lammeschansplein is nader uitgewerkt ten aanzien van ontwerp en landschappelijke inpassing.
Gemeente Leiden	De gemeente heeft bij de aansluiting op A4 voorkeur voor een knooppunt dat onderlangs aan zou takken op de A4. Wij vragen u om samen met de gemeenten de mogelijkheden te onderzoeken om tenminste één boog onderlangs de A4 aan te leggen en ook de financiële consequenties in beeld te brengen. Op die manier kan een totaalafweging gemaakt worden. Wanneer deze inpassing mogelijk zou blijken kan de knoop compacter en bovenal minder hoog worden uitgevoerd. Hierdoor verbetert de inpassing van de weg in de Oostvlietpolder sterk en wordt de overlast van de weg voor bewoners en gebruikers van de Oostvlietpolder verminderd.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
Gemeente Leiden	Bij de verdere inpassing zou de onlangs in de gemeenteraad van Leiden vastgestelde structuurvisie Oostvlietpolder, het zogeheten toetsingskader, leidend moeten zijn. Ook hier vragen wij u bij de verdere uitwerking en realisatie van de plannen de overlast voor omwonenden en gebruikers van de polder zoveel mogelijk te beperken.	In het kader van het landschapsplan wordt de structuurvisie beschouwd. Uitgangspunt is om zoveel mogelijk daarop aan te sluiten.
Gemeente Leiden	Betrokken bewoners en ondernemers van de Vlietweg maken zich zorgen over de effecten die de RLR heeft op hun bedrijfsvoering en /of woongenot. Dit geldt ook voor de periode tijdens de bouw. Wij zien het als uw verantwoordelijkheid om in goed overleg met hen te komen tot zo min mogelijk overlast en te komen tot compensatie van gronden om het agrarisch bedrijf te kunnen continueren. Wij vragen hiervoor met nadruk uw aandacht	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie en aanbestedings- en uitvoeringsfase

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Gemeente Leiden	Provincie onderzoekt samen met de betrokken gemeenten en Universiteit Leiden of de knoop nog compacter vormgegeven kan worden. Leiden heeft de voorkeur de HOV-reservering uit de knoop te halen. De HOV verbinding kan tijdelijk gebruik maken van de Plesmanlaan en na het realiseren van het nieuwe busstation aan de Zeezijde van station Leiden waarschijnlijk gebruik maken van de Wassenaarseweg. Het schrappen van de busbaan is een randvoorwaarde voor het compacter maken van de knoop.	De aansluiting Leiden-West is, mede vanwege het meerijden van het HOV met het normale verkeer, compacter geworden.
Gemeente Leiden	Ook vragen we nog aandacht voor de fietsverbinding tussen Leiden en Katwijk. Omdat voor de fiets geen ruimte meer is langs de Plesmanlaan, moet deze worden omgelegd via het Bio Sciencepark. Dit betekent dat de inpassing aldaar van voldoende kwaliteit moet zijn.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: scope
Gemeente Leiden	Daarnaast zetten wij vraagtekens bij de wijze waarop de fiets nu de Oude Rijn passeert. Graag zouden wij met u en gemeentes Katwijk en Oegstgeest kijken naar een betere manier om de fietsverbinding in te passen. In ieder geval willen we meegeven dat de fietsroute over de Rhijnhofweg, als directe verbinding voor de inwoners van Leiden Zuidwest (in plaats van de route langs de Plesmanlaan), meegenomen moet worden in de verdere planvorming.	De provincie is van mening dat de fietspassage Oude Rijn zo optimaal mogelijk in het huidige ontwerp is opgenomen. Er wordt voldaan aan alle ontwerpeisen. Voor zover de Rhijnhofweg binnen de grenzen van het O-PIP valt is deze meegenomen in het ontwerp. Voor de overige delen van de Rhijnhofweg is de provincie van mening dat planvorming een gemeentelijke aangelegenheid betreft.
Gemeente Leiden	We blijven benadrukken hoeveel belang Leiden hecht aan een zorgvuldige communicatie en afspraken met de bewoners die rechtstreeks worden getroffen. Hierbij gaat het om bewoners die vanwege de aanleg van de weg hun huis zullen moeten verlaten, bewoners die tijdens de bouw veel overlast zullen hebben en de gevolgen voor de eigenaren van gronden die verworven zullen moeten worden voor de RijnlandRoute. Tevens vragen wij expliciet aandacht voor de toekomst van het laatste melkveehouderijbedrijf in Leiden Ook andere belanghebbenden, zoals ondernemers op het Bio Sciencepark of in de Oostvlietpolder, moeten zorgvuldig worden geïnformeerd en betrokken.	De provincie erkent het belang van zorgvuldige communicatie en participatie, in het bijzonder met genoemde stakeholders. Vanuit het projectteam betrekken de omgevingsmanagers de door de indiener genoemde stakeholders.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Gemeente Leiden	De gemeente Leiden verzoekt de provincie Zuid-Holland om een goede afstemming tussen de besluitvorming van het PIP en het bestemmingsplan OBSP, met als doel de juridisch-planologische regelingen inhoudelijk goed op elkaar te laten aansluiten. Concreet aandachtspunt daarbij is de definitieve contour van de projectgrenzen van het PIP, hetgeen de uitvoering van OBSP zou kunnen belemmeren.	De provincie heeft over dit specifieke deel van het plangebied afspraken gemaakt met de gemeente Leiden. De beoogde ontwikkelingen sluiten qua plangrens één op één op elkaar aan.
Gemeente Leiden	Tussen het landschapsplan en inpassingsplan zijn vele verschillen. Wij nemen aan dat de provincie de principes uit de landschapsvisie een duidelijke plek gaat geven in het inpassingsplan. Over een aantal concrete maatregelen die in het landschapsplan worden genoemd zullen wij nog nader overleg voeren met de provincie	Het PIP heeft tot doel het plan juridisch-planologisch te verankeren. De in het PIP aangeduide bestemmingen zijn echter tot stand gekomen op basis van de principes uit de Landschapsvisie. Het Landschapsplan is een verdere uitwerking van de landschapsvisie en visualiseert - meer dan het PIP - de inpassing van de weg en de mitigerende- en compenserende maatregelen, zoals die uit de verschillende milieuonderzoeken volgt.
Gemeente Leiden	Wij willen GS voorstellen op korte termijn een samenwerkingsovereenkomst met de gemeente te sluiten. In deze overeenkomst kunnen we nadere afspraken maken ten aanzien van het ontwerp, de realisatie, bouwlogistiek, vergunningverlening en alle andere thema's die tussen gemeente en provincie nog nadere uitwerking behoeven	Het komen tot een samenwerkingsovereenkomst is opgepakt in samenspraak met de gemeente Leiden.
Gemeente Leiden	De vaststelling van het TB is een separaat besluit, dat enige weken achterloopt. Gevolg is dat de gevolgen voor de delen van de RLR die onderdeel uitmaken van het TB nu nog niet goed in beeld zijn. Dit kan gevolgen hebben voor die delen van Leiden die met zowel het PIP als het TB te maken hebben (Oostvlietpolder en Stevenshof). Wij vragen u ook richting TB zorgvuldig met de belangen van belanghebbenden om te gaan en ook de eventuele gevolgen van de combinatie van de effecten zoals beschreven in tracébesluit en inpassingsplan, bijvoorbeeld op het gebied van lucht en geluid goed in beeld te brengen.	Voor de beantwoording van de zienswijzen wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Procedure en geluid

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Gemeente Leiden	Het O-PIP verhindert de uitvoering zowel project OBSP als de afspraken met betrekking tot de 'werkgrans'. Gelet hierop verzoeken wij met klem om de contour van het definitieve PIP bij vaststelling ter plaatse van de Plesmanlaan terug te leggen tot aan de stopstreep van het uitgaande autoverkeer nabij de op- en afritten van de A44, zodat de gemeente Leiden niet onnodig wordt belemmerd in haar bevoegdheid om voor het project OBSP een bestemmingsplan vast te stellen.	De provincie heeft over dit specifieke deel van het plangebied afspraken gemaakt met de gemeente Leiden. De beoogde ontwikkelingen sluiten qua plangrens één op één op elkaar aan.
Gemeente Leiden	Ter plaatse van de functieaanduiding specifieke vorm van verkeer - dienstengebouw een dienstengebouw voor de tunnel mogelijk is gemaakt. Echter, een ontsluiting ten behoeve van dit dienstengebouw is planologisch niet geregeld in het O-PIP. Graag zien wij dat de ontsluiting van het dienstengebouw planologisch mogelijk wordt gemaakt in het PIP, door het opnemen van een verkeersbestemming op de verbeelding ter plekke waar de ontsluitingsweg van het dienstengebouw gelegen zou moeten zijn. Dit vergt een nadere studie	Dit betreft een omissie en is in het definitieve PIP gecorrigeerd.
Gemeente Leiden	Ook hebben wij geconstateerd dat de bestemming Wonen - Leiden in de Oostvlietpolder te Leiden foutief is opgenomen op de verbeelding van het ontwerp inpassingsplan. Deze bestemming is te ruim ingetekend en komt niet meer overeen met de juridisch-planologische situatie zoals deze is opgenomen in het huidige vigerende bestemmingsplan Oostvlietpolder van de gemeente Leiden. Tevens is de ontsluiting van het gasstation getekend in de ecologische zone. Wij willen u verzoeken om deze bestemming weer in overeenstemming te brengen met het regime, zoals het is opgenomen in de huidige vigerende regeling.	De bedoelde bestemming wordt gecorrigeerd op de verbeelding van het PIP. De (beoogde) ecologische waarden ter hoogte van de aansluiting op het gasverdeelstation zijn benoemd in het landschapsplan. De ontsluiting van het gasverdeelstation is verplaatst naar buiten de ecologische zone. Zie ook de thematische beantwoording: Natuur

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Koffiehuis Kanaalzicht	Volgens het plan raken we onze parkeerplaatsen kwijt. Is er een mogelijkheid om de grond naast ons in te richten voor een parkeermogelijkheid? Wordt er tijdens de werkzaamheden gebruik gemaakt van ons parkeerterrein? Zo ja, dan graag het nieuwe parkeerterrein inrichten voordat er met de werkzaamheden gestart wordt, zodat onze klanten hun auto kwijt kunnen en geen overlast ondervinden.	Het huidige wegontwerp gaat inderdaad over het parkeerterrein van indiener. Wellicht zijn er mogelijkheden in de nabijheid. Daarover is de provincie met indiener in contact getreden. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase.
Koffiehuis Kanaalzicht	Blijven we goed bereikbaar? Wordt het d.m.v. borden aangegeven voor, tijdens en vooral na de bouw hoe de mensen bij ons kunnen komen?	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
Koffiehuis Kanaalzicht	Is er bij omzetverlies tijdens de bouw een vergoeding? Wie betaalt de schade aan gebouw of terras tijdens de bouw? Waar komt de noodbrug? Als dat aan de west kant is moeten wij dan weg? Worden we dan uitgekocht of krijgen we een andere lokatie?	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
Mobiël lasbedrijf van den Berg	Daar er betreffende het gebied nabij mijn bedrijfslocatie een zeer summier ontwerpinpassingsplan ter inzage ligt, waardoor er vele onzekerheden voor mijn bedrijf ontstaan, maak ik bij deze bezwaar tegen dit plan.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
Mobiël lasbedrijf van den Berg	Voor details verwijs ik naar de eerder door de Gemeente Katwijk kenbaar gemaakte bezwaren, waarbij ik mij geheel of gedeeltelijk aansluit.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijze.



Naam	Zienswijze	Beantwoording
Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel	U koos voor een boortunnel onder Voorschoten. Gevolg hiervan is de situering van de westelijke tunnelmond in de Papenwegse polder voor de woningen aan de Gerda Brautigamsingel en Harriet Freezersingel. Met de tunnelmond heeft onze bewonersvereniging, naast de genoemde aantasting van de Papenwegse polder, er nog een grotere extra last bij gekregen. Indieners vragen zich af waarom het ontzien van Voorschoten ertoe moet leiden dat de Gerda Brautigamsingel en de daarop aansluitende straten worden belast met niet alleen een autosnelweg in een open bak, maar ook nog eens met een tunnelmond. Dit zien wij als een onevenredig zware stapeling van lasten voor de bewoners van onze vereniging, wij vinden dit onzorgvuldig en missen een motivering. Voorschoten wordt ontzien met argumenten die voor de Gerda Brautigamsingel en omgeving blijkaar niet gelden. Wij willen dat de snelheid op de A44 tussen de N44 en de knoop Leiden West wordt verlaagd en de boortunnel wordt verlengd tot aan het knooppunt Maaldrift.	Het project RijnlandRoute is voor de wegbeheerder van de A44 (Rijkswaterstaat) geen aanleiding om de snelheid op de A44 aan te passen. Dit past niet binnen het kabinetsbeleid. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Wegontwerp en alternatievenafweging
Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel	Onze vereniging werkt samen met de Wijkraad Stevenshof en maakt deel uit van het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute. Beide organisaties reageren met een zienswijze op het ontwerp-inpassingsplan RijnlandRoute. Wij onderschrijven beide zienswijzen volledig en verzoeken u deze te beschouwen als integraal deel uitmakend van onze zienswijze. De zienswijze van het overkoepelend bewonersgroepoverleg heeft het dossiernummer DOS-2010-0022528.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijzen.
Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel	De RijnlandRoute mist een heldere analyse van problemen en knelpunten. Onze bewonersvereniging vindt dat eerst de bestaande knelpunten zouden moeten worden aangepakt, zoals een betere doorstroming op de bestaande oost-westverbinding N206/Churchillaan, het Lammenschansplein en de Lammebrug. Daarna zou - mocht er onverhoopt een noodzaak tot aanleg van de RijnlandRoute zijn - de variant Churchill Avenue alsnog een volwaardige beoordeling op basis van de juiste gegevens en uitgangspunten moeten krijgen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Alternatievenafweging en nut en noodzaak

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel	Wij vinden dat de RijnlandRoute het woon- en leefklimaat op grove wijze aantast, doordat de Papenwegse polder wordt doorsneden met een tunnel met dienstgebouwen, de westelijke tunnelmond en een autosnelweg met 2x2 rijstroken in een open bak. De RijnlandRoute veroorzaakt geluidsoverlast, luchtvervuiling, ontsiering van een uniek polderlandschap en het zicht daarop. De bewonersvereniging vindt dat er sprake zal zijn van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.	In het plan is uitgegaan van een geboorde tunnel met verdiepte ligging om het woon- en leefklimaat zo min mogelijk aan te tasten. Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat normen in de wet - en regelgeving niet worden overschreden.
Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel	In het O-PIP is sprake van een eenzijdige, politieke en economische invalshoek om de RijnlandRoute aan te leggen. In de Toelichting wordt lovend gesproken over de nieuwe oost-westverbinding voor (vracht)autoverkeer en daarmee een robuust verkeersnetwerk, waarbij met name de stad Den Haag en het centrum van Leiden profiteren. Wij vinden dit een onvolledige weergave van de werkelijkheid en daar zijn wij het niet mee eens. U geeft niet zorgvuldig aan dat, en waar, de nieuwe oost-westverbinding ten koste gaat van woon- en leefgebieden langs het door u gewenste trace voor de RijnlandRoute, waaronder het woon- en leefgebied van onze bewonersvereniging.	In de toelichting van het O-PIP moet aandacht besteed worden aan de aanleiding en doelstelling van het project. Dat heeft niet als doel uitgesproken lovend te zijn over het project, maar beschrijft kernachtig de aanleiding en het doel van het project. In de inleiding van de toelichting zal kort aandacht besteed worden aan de gevolgen van de RijnlandRoute en de wijze waarop die gevolgen worden geminimaliseerd door mitigerende- en compenserende maatregelen en inpassing.
Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel	Wij maken ons grote zorgen over een gepland werkterrein Papenwegse polder (100 meter van het spoor af de polder in) en de vernietiging van de polder hierdoor. Wij zijn zeker zo bezorgd over de jarenlange bouw hinder, bestaande uit o.a. bouwverkeer, geluidsoverlast en daaruit voortvloeiende materiele en immateriele schade voor onze woonwijk. Verder verwachten wij dat u in de vraagspecificatie de randvoorwaarde opneemt dat de aannemer(scombinatie) met de bewoners en de indieners van zienswijzen in overleg gaat over de daadwerkelijke invulling van de landschappelijke invulling indien u dat 'aan de markt' overlaat, waarbij er ook daadwerkelijk ruimte is voor aanpassingen naar aanleiding van zulk overleg. Bovendien verwachten wij dat u de randvoorwaarde stelt dat de aannemer(scombinatie) met de omwonenden in overleg gaat over het voorkomen van hinder tijdens de bouw.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel	U stelt voor om kleine ommetjes in de groene gebieden i.e. vanuit de Stevenshof langs de Dobbewatering toe te voegen. Versterking van de beleevingswaarde van het - helaas door de RijnlandRoute deels geasfalteerde - oorspronkelijk groene gebied voor burgers lijkt ook ons een nobel doel, maar wel verzoeken wij u daarbij ter minimalisering van weidevogelverstoring de volgende noties in acht te nemen: het boerenland-wandelpad is onverhard; wordt via een berm-sloot gescheiden van het overige weidevogelgebied; Is alleen voor wandelaars en alleen buiten het weidevogel broedseizoen opengesteld; fietsers, ruiters en honden worden van het pad geweerd via 'rasters en sluisen'; ter minimalisering van het risico op 'verblijfsrecreatie' worden er langs het pad geen bankjes geplaatst, het pad wordt zo laag mogelijk gesitueerd en zo natuurvriendelijk/landschappelijk mogelijk ingepast.	Bij de tracering en inrichting van paden wordt rekening gehouden met de aanwezige flora en fauna en het agrarisch gebruik. Het ommetje vanuit Stevenshof zoals voorgesteld in het O-PIP is mede naar aanleiding van uw zienswijze aangepast om verstoring van weidevogels en agrarisch gebruik te verminderen. Het wandelpad in de polder zal voor recreatief gebruik gesloten zijn in het broedseizoen. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap
Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel	In de toelichting geeft u aan dat verkeersberekeningen zijn geactualiseerd t.o.v. het MER. In de toelichting is slechts een beperkt overzicht van de resultaten voor een beperkt aantal wegvakken opgenomen. Een bijlage met daarin de gedetailleerde uitkomsten van het geactualiseerde verkeersmodel ontbreekt. Uit de toelichting blijkt wel dat op een aantal wegen in het plangebied de verschuivingen aanzienlijk zijn. Onduidelijk is nu in welke mate verschuivingen t.o.v. het MER op andere wegvakken plaatsvinden. Wij willen niet een gedeeltelijk beeld krijgen, maar een duidelijk verkeerskundig rapport inzien op basis van de actuele prognoses en met duidelijke kaarten.	De bijlage met gedetailleerde opgave van verkeersintensiteiten is bij het O-PIP beschikbaar gesteld via de website <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a> . In de volgende fase worden de verkeersintensiteiten op dezelfde wijze gecommuniceerd.
Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel	De ontsluiting van Stevenshof op A44 wijzigt in ons nadeel: alleen de westelijke parallelweg richting Den Haag blijft behouden, waarbij verkeerskundige situatie t.h.v. kruising Rozenweg/N44 in Wassenaar niet optimaal is vormgegeven. Daarmee verslechtert de bereikbaarheid van Wassenaar en de N44 ( noordkant van Den Haag) vanuit de Stevenshof en u veroorzaakt extra onnodige omrijkilometers. Een alternatieve vormgeving van knooppunt Maaldrift en afrit Leiden-Zuid maakt het wel degelijk mogelijk is om een kwalitatief goede verbinding met Wassenaar/N44 te behouden. Wij willen een correcte analyse van de verkeersafwikkeling in de Stevenshof omdat juist hier verschuivingen in verkeersbewegingen te verwachten zijn.	In de Nota voorkeursalternatief is het alternatief " Zoeken naar Balans" gekozen. Daarin was in eerste instantie sprake van het volledig verdwijnen van de aansluiting Leiden Zuid. In overleg met de Wijkraad Stevenshof zijn daarna meerdere varianten onderzocht die allen voorzagen in het terugbrengen van de functionaliteit van Leiden Zuid, namelijk een halve aansluiting naar de A44 richting Wassenaar. Na beoordeling door Rijkswaterstaat zijn deze varianten afgevalen en heeft de provincie de mogelijkheid onderzocht om Leiden Zuid terug te brengen voor de

Naam	Zienswijze	Beantwoording
		richting Stevenshof - RLR - A4. Vanwege de betere vormgeving kon Rijkswaterstaat hiermee wel instemmen. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer
Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel	De tunnelmond en de open bak pal langs ons woon- en leefgebied zijn het grootste probleem. Uw adviseur Tauw komt met berekeningen (fig. 5.4) waaruit zou blijken dat de luchtvervuiling ver 'onder de norm' blijft rond de tunnelmond en ter hoogte van onze woningen. Voor ons zijn deze berekeningen volstrekt ondoorzichtig en ook ongeloofwaardig, omdat de emissies in de 2,4 km lange tunnel continu en geconcentreerd bij de tunnelmond vrijkomen, en bij de overwegende windrichtingen (tussen ZO en N over West) in zeker 75% van de tijd in de richting van onze woningen drijven. Figuur 5.4 geeft dus de toekomstige werkelijkheid niet weer en weerspiegelt al helemaal niet de overwegende windrichtingen. De 200 meter verschuiving van de tunnelmond heeft daar geen verandering in gebracht. Alleen bij oostelijke wind komen deze piek-emissies en die uit de open bak niet bij ons terecht.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel	In de Papenwegse polder wordt het bosje aan de Nieuwe weg in zijn geheel gekapt. Wij verzoeken u alleen bomen te kappen voor zover noodzakelijk en goed nader onderzoek te doen. In dit bosje komt een buizerd voor, die jaarrond beschermd is en het hele jaar aanwezig. Hoewel u mitigerende maatregelen in uw natuurtoets opsomt, stelt u ook dat het verlies van deze buizerd de populatie als geheel in de provincie niet bedreigt en lijkt u het verdwijnen van deze buizerd op de koop toe te nemen. Indieners dringen erop aan deze conclusie niet te trekken. Wij willen op de hoogte gehouden worden van alle maatregelen die u neemt m.b.t. deze buizerd.	De bomen in het bedoelde bosje worden niet gekapt. Voor het overige wordt verwezen naar de toelichting bij het PIP. Beoogde mitigerende en compenserende maatregelen zijn daarin opgenomen.
Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel	De dreiging van de komst van de RLR ondervinden de bewoners nu al in hun portemonnee. Waar deze woningen ooit wegens het vrije uitzicht goed in de woningmarkt lagen en later vlot voor de vraagprijs verkocht werden, zijn ze nu matig verkoopbaar en staan ze langer te koop. Makelaars stellen dat door uw plannen ze 10% tot 15% in waarde gedaald zijn - bovenop de daling door autonome markttrends. Deze waardedaling komt ingevolge de geldende rechtspraak niet voor schadevergoeding in	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	<p>aanmerking. Hoe slechter de inpassing, hoe groter en blijvender onze schade zal zijn, waarmee in de plannen geen rekening gehouden is. De dreigende achteruitgang in woon- en leefklimaat vertaalt zich dus nu al in reële kosten en schade voor een aanzienlijk aantal bewoners, wat niet gerechtvaardigd mag worden met het argument dat anderen elders in de regio erop vooruit gaan.</p>	
<p>Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel</p>	<p>Wij vinden het zorgelijk dat u tijdens alle fasen van het project tot nu toe niet serieus en constructief reageert op onze verduidelijkingsvragen, zienswijzen en/of suggesties voor oplossingsalternatieven. Bij herhaling reageert u niet of te laat. Wij voelen ons gemanipuleerd ten gunste van politieke en bestuurlijke ambities van u en de gemeente Leiden.</p>	<p>De provincie streeft ernaar om vragen binnen afgesproken termijnen te beantwoorden. Vragen die worden gesteld tijdens participatie- of andere bewonersavonden worden altijd behandeld door een inhoudelijk expert. De beantwoording daarvan kan langer duren, door het grote aantal vragen en de mate van detaillering die van ons wordt verlangd. Van manipulatie ten gunste van politiek en/of bestuur is echter geen sprake.</p>
<p>Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel</p>	<p>Naast het provinciale gedeelte, waarvoor nu een ontwerp-inpassingsplan is gepresenteerd, bestaat de RijnlandRoute uit een gedeelte, waarvoor de rijksoverheid verantwoordelijkheid draagt. Het ontwerptracebesluit voor dit 'rijksdeel' is evenwel bij ons nog niet bekend. Dit maakt een integrale beoordeling van het gehele ontwerp, en dus het formuleren van een integrale zienswijze, onmogelijk. Wij voelen ons tekort gedaan door deze onvolledige wijze van inspraak</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure</p>
<p>Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel</p>	<p>Daarnaast dringen wij er met klem op aan om na de aanleg van de RijnlandRoute (als u althans in dat voornemen volhardt) de opleveringstoets, die verplicht is voor het rijksgedeelte, ook toe te passen op het provinciale deel.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase</p>
<p>Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel</p>	<p>In deze tijd mag van de overheid verwacht worden dat ook de digitale documenten werkbaar zijn. Zolang documenten niet goed en snel digitaal beschikbaar zijn, vinden wij niet dat u goed aan uw publicatieplicht heeft voldaan.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Stichting behoud Stad, natuur en landschap Rijnland	Indiener verzoekt de provincie de zienswijze op het ontwerp inpassingsplan RijnlandRoute, die namens de deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute is ingediend, tevens te beschouwen als de zienswijze van diens stichting op het ontwerp inpassingsplan.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijze.
Stichting Buurtschap Zuidwijksepolder	Indiener geeft aan dat de zienswijzen ingediend door de gemeente Wassenaar en het bewonersgroepoverleg onderdeel uitmaakt van hun zienswijze.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijzen.
Stichting Buurtschap Zuidwijksepolder	Indiener is het niet eens met het aanpassen van de normen voor geluid. Aangegeven wordt dat gebruik moet worden gemaakt van de nieuwste innovatieve oplossingen die er bestaan, zodat bewoners en gedupeerden beter beschermd kunnen worden tegen geluidhinder. Indiener wil dat er door een onafhankelijke partij metingen worden uitgevoerd en vervolgens passende maatregelen worden genomen, i.p.v. dat de bestaande normen worden overschreden.	In de onderzoeken moet gebruik worden gemaakt van bewezen technieken. De garantie moet worden gegeven dat de berekende geluidsniveaus als maximum gehaald kunnen worden. Het vaststellen van hogere waarden kan uitsluitend na het uitvoeren van onderzoek waarbij naast reductie van geluidhinder ook afweging plaatsvindt van financiële aard. Dit betekent dat er binnen de wet ruimte is om op basis van financiële afwegingen niet alle knelpunten weg te nemen, omdat de extra kosten in relatie tot de te behalen geluidswinst onevenredig hoog zijn. Het is echter niet zo dat er binnen de wet een vrije keuze is om geen of significant lagere schermen aan te leggen, de bescherming van het individu of groepen individuen die te maken hebben met geluidsknelpunten gaat voor op bijvoorbeeld landschappelijke waarden zoals uitzicht. Slechts in uitzonderlijke gevallen waar sprake is van een breed draagvlak is het mogelijk hiervan af te wijken. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Stichting Buurtschap Zuidwijksepolder	Indiener is het niet eens met het aanpassen van de normen voor luchtkwaliteit. Aangegeven wordt dat gebruik moet worden gemaakt van de nieuwste innovatieve oplossingen die er bestaan, zodat bewoners en gedupeerden beter beschermd kunnen worden tegen fijnstof. Indiener wil dat er door een onafhankelijke partij metingen worden uitgevoerd en vervolgens passende maatregelen worden genomen, i.p.v. dat de bestaande normen worden overschreden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
Stichting Buurtschap Zuidwijksepolder	Indiener geeft aan de zienswijze op nader moment te willen aanvullen.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
Stichting Buurtschap Zuidwijksepolder	Indiener maakt bezwaar tegen de manier waarop gecommuniceerd is met betrokkenen, en met name met gedupeerden. Geadviseerd wordt om de procedure stop te zetten en een gedegen communicatieplan uit te schrijven en te implementeren.	De provincie hecht belang aan zorgvuldige communicatie. Het projectteam heeft veel participatieavonden in het gebied georganiseerd om in dialoog te komen met direct betrokkenen. Als basis voor de participatie en communicatie is een communicatieplan gemaakt dat is geïmplementeerd. Dit plan is per fase geactualiseerd. Ook voor de volgende fase van het project is een communicatieaanpak opgesteld.
Stichting Buurtschap Zuidwijksepolder	Aangegeven wordt dat er teveel documenten behoren bij het plan om door te kunnen nemen in zes weken tijd en om hierdoor een volledige zienswijze in te kunnen dienen.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
Stichting Buurtschap Zuidwijksepolder	Er wordt bezwaar gemaakt tegen de ligging van de huidige tunnelmond. Er wordt een nader onderzoek gewenst naar de mogelijkheid om de boortunnel te verlengen, zodat deze zo dicht mogelijk bij het knooppunt Maaldrift komt te liggen. Een voorbeeld hiervan is de Hubertustunnel.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
Stichting Buurtschap Zuidwijksepolder	Indiener heeft geconstateerd dat de keerlus ter hoogte van het koffiehuis 'De Nieuwe/Drie Wilgen' niet meer opgenomen is in het wegontwerp. Indiener maakt bezwaar tegen het feit dat de keerlus is verdwenen en dat dit niet met hen is overlegd.	Een keermogelijkheid is in het ontwerp van de RijnlandRoute toegevoegd.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Stichting Buurtschap Zuidwijksepolder	Aangegeven wordt dat de Zuidwijkse Polder onevenredig wordt getroffen door de aanleg van de 'ZnB' variant. Er is tijdens het onderzoek naar de varianten niet gekeken naar oplossingen om de woningen in 'Vlek 17' als te amoveren woningen aan te wijzen, waardoor de 'ZnB' variant een stuk dichterbij de Leidse Stevenshof aangelegd kan worden. Hierdoor zou zowel een groot deel van de Zuidwijkse Polder als ook de woningen aan de oostelijke parallelweg gespaard kunnen blijven. Hiermee wordt ook de schade aan de (monumentale) panden voorkomen. Gewenst wordt dat dit alternatief wordt doorgerekend.	De ligging van het tracé ten zuiden van de Stevenshof is bepaald op basis van onder andere ontwerpisen en kosten. De afweging tussen deze en andere aspecten heeft er niet toe geleid dat de woningen in 'Vlek 17' zijn gemarkeerd als te amoveren. Het zou tevens betekenen dat woningen in de Stevenshof zwaarder belast zouden worden met milieugevolgen. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
Stichting Buurtschap Zuidwijksepolder	Indiener is tegen de 'ZnB' variant en kiest voor het alternatief 'De Churchill Avenue'. Geadviseerd wordt om een gedegen probleemanalyse op te stellen, voordat verder gegaan wordt met de inpassingsplanprocedure en de Tracébesluit-procedure. Het wegontwerp dient verbeterd te worden naar aanleiding van de binnengekomen zienswijzen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
Bewonersvereniging Stevenshof Vlek 17	Wanneer er per se een RijnlandRoute moet komen, verdient uitvoering van het ontwerp 'Churchill Avenue' de voorkeur. Dit burgerinitiatief is op dubieuze gronden afgewezen, maar betekent wel een verbetering voor iedereen, ook voor bewoners van de Churchillaan. Het heeft daarnaast niet de verwoestende werking op de Papenwegse Polder, die Zoeken naar Balans wel heeft. Ook zou de belofte aan Stevenshofbewoners dat de RijnlandRoute niet te horen, zien en ruiken zou zijn, door diverse bestuursorganen gedaan, kunnen worden nagekomen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
Bewonersvereniging Stevenshof Vlek 17	Naast het provinciale gedeelte, waarvoor nu een ontwerp-inpassingsplan is gepresenteerd, bestaat de RijnlandRoute uit een gedeelte, waarvoor de rijksoverheid verantwoordelijkheid draagt. Het ontwerp-tracébesluit voor dit 'rijksdeel' is evenwel nog niet bekend. Dit maakt een integrale beoordeling van het gehele ontwerp, en dus het formuleren van een integrale zienswijze, onmogelijk	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
Bewonersvereniging Stevenshof Vlek 17	Daarnaast dringen wij er met klem op aan om na de aanleg van de RijnlandRoute (als u althans in dat voornemen volhardt), de opleveringstoets, die verplicht is voor het rijksgedeelte, ook toe te passen voor het provinciale deel.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase



Naam	Zienswijze	Beantwoording
Bewonersvereniging Stevenshof Vlek 17	Onze vereniging werkt intensief samen met de Wijkraad Stevenshof en maakt deel uit van het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute. Beide organisaties reageren met een zienswijze op het ontwerp inpassingsplan RijnlandRoute. Bewonersvereniging Stevenshof Vlek 17 onderschrijft beide zienswijzen volledig en verzoekt u deze te beschouwen als integraal deel uitmakend van deze (onze) zienswijze	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijzen.
Bewonersvereniging Stevenshof Vlek 17	De RijnlandRoute vlak langs de Stevenshof vormt een ernstige bedreiging voor de gezondheid van met name bewoners aan de rand van de wijk, al zal ook de rest van de meer dan 10.000 bewoners, onder wie veel kinderen, met gezondheidseffecten confronteren. De overheersende westenwind zal voor een permanente blootstelling aan fijnstof van de RijnlandRoute zorgen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
Bewonersvereniging Stevenshof Vlek 17	Waar de RijnlandRoute door de Papenwegse Polder in een open bak komt, betekent dit niet alleen emissie van herrie en stank, maar ook van licht. Innovatieve maatregelen met betrekking tot de wegverlichting zijn hier geboden. Huidige plannen hebben daarvoor onvoldoende aandacht.	Uitgangspunt is om speciale verlichting toe te passen ter plaatse van in ieder geval de delen van het wegtracé die buiten het bebouwde gebied liggen. Hiermee kan de lichtuitstraling naar de omgeving beperkt worden.
Bewonersvereniging Stevenshof Vlek 17	Het plan komt niet tegemoet aan de waardedaling van woningen en de moeilijke verkoopbaarheid.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
Bewonersvereniging Stevenshof Vlek 17	Zeer veel bewoners van onze wijk maken gebruik van de recreatieve mogelijkheden van de polder, veelal vanaf de aanliggende fiets- en wandelpaden. Wandelaars, joggers, vogelaars, watersporters en anderen genieten iedere dag. Het aanleggen van de RijnlandRoute zet hier een ontwrichtende streep door.	Verbindingen die door de RijnlandRoute worden doorsneden, dienen in het kader van een goede ruimtelijke ordening te worden gecompenseerd. Het plan voorziet hier in.
Bewonersvereniging Stevenshof Vlek 17	Wie straks vanuit de Stevenshof richting Wassenaar en verder moet, moet zes kilometer omrijden door het vervallen van de A44-oprit Leiden-Zuid. Dat is een zeer kwalijk gevolg van de RijnlandRoute, dat niet alleen doorwerkt in het milieu, maar tevens in de portemonnee van Stevenshofse automobilisten	In de Nota voorkeursalternatief is het alternatief " Zoeken naar Balans" gekozen. Daarin was in eerste instantie sprake van het volledig verdwijnen van de aansluiting Leiden Zuid. In overleg met de Wijkraad Stevenshof zijn daarna meerdere varianten onderzocht die allen voorzagen in het terugbrengen van de

Naam	Zienswijze	Beantwoording
		functionaliteit van Leiden Zuid, namelijk een halve aansluiting naar de A44 richting Wassenaar. Na beoordeling door Rijkswaterstaat zijn deze varianten afgefallen en heeft de provincie de mogelijkheid onderzocht om Leiden Zuid terug te brengen voor de richting Stevenshof - RLR - A4. Vanwege de betere vormgeving kon Rijkswaterstaat hiermee wel instemmen.
Bewonersvereniging Stevenshof Vlek 17	Het ontbreken van goede aansluitingen op de A44 zal tot sluipverkeer leiden, door de Stevenshof en over de ventweg langs de A44 richting Wassenaar, met alle gevolgen voor de verkeersveiligheid van dien.	Mogelijke toename van sluipverkeer zal gemonitord worden, waarbij na constatering van een toename aanvullende maatregelen in overleg met de Gemeente Wassenaar getroffen zullen worden
Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad	Onze bewonersvereniging is van mening dat nut en noodzaak van de RijnlandRoute niet zijn aangetoond. De onderbouwing van het plan voor de weg rammelt aan alle kanten. Er wordt uitgegaan van ondeugdelijke verkeersprognoses en te ambitieuze woningbouwprognoses.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Nut en noodzaak en verkeer
Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad	De onderbouwing van het plan is bijzonder zwak. Er wordt uitgegaan van ondeugdelijke verkeersprognoses en te ambitieuze woningbouwprognoses. De zwakte van de onderbouwing is nog vergroot door de onlangs door het kabinet aangekondigde maatregelen om het autogebruik voor woon-werkverkeer te ontmoedigen en uw eigen voornemen om het gebruik van openbaar vervoer in deze regio sterk te stimuleren.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer
Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad	Bovendien hebt u niet aangetoond waarom de verkeersproblematiek die door de aanleg van de RijnlandRoute opgelost zou moeten worden, niet opgelost kan worden met verbeteringen aan de bestaande N206-route en stelt u ten onrechte dat de aanleg van de RijnlandRoute goedkoper is dan de realisatie van het alternatief dat als de Churchill Avenue bekend staat.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad	De door u gekozen procedure leidt ertoe dat wij in onze belangen worden geschaad en is derhalve in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel. Immers, door gebrek aan inzicht in 'het totaalplaatje' inclusief de integrale, al dan niet cumulatieve gevolgen voor onze woonomgeving van de te treffen, onlosmakelijk met elkaar verbonden provinciale en rijksinfrastructurele maatregelen, is het voor ons onmogelijk om een goed afgewogen en voldragen zienswijze in te dienen. Ik verzoek u dan ook ten minste een nieuwe, tweede terinzageleggingstermijn van uw ontwerp-inpassingsplan te bepalen en wel minimaal tot het einde van de zeer binnenkort door de minister te bepalen terinzageleggingstermijn van haar ontwerp-Tracébesluit c.q. een nadere termijn te bepalen tot minimaal het einde van die 'rijkstermijn' voor het aanvullen van de reeds ingediende zienswijzen op het ontwerp-inpassingsplan.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad	Het O-PIP treft echter de bewoners aan de zuidrand van de Stevenshof, dat wil zeggen van het Charlotte Köhlerpad en de Lotte Beesestraat, onevenredig zwaar door de geluidbelasting, luchtvervuiling, emissie van gevaarlijke stoffen (waaronder fijnstof) en de aantasting van natuur en landschap die het gevolg van de uitvoering van het plan zullen zijn. Die ernstige gevolgen worden in het plan en de ondersteunende documentatie ook nog eens onderbelicht, doordat daarbij wordt uitgegaan van totalen en gemiddelden en niet van de werkelijke effecten voor de genoemde straten.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Alternatievenafweging, verkeer, luchtkwaliteit, externe veiligheid en geluid
Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad	Op 27 juni 2012 hebben Provinciale Staten als Bevoegd Gezag gekozen voor het tracé Zoeken naar Balans van de RijnlandRoute. Door de onevenredig nadelige gevolgen van dat besluit 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 zonder nieuwe extra mitigerende maatregelen voor die bewoners in strijd met artikel 3:4, tweede lid van de Algemene wet bestuursrecht, want zó onevenwichtig dat PS in redelijkheid niet tot hun besluit hadden kunnen komen om niet te kiezen voor een andere, minder belastende infrastructurele oplossing. Ik verzoek u dan ook dergelijke extra mitigerende maatregelen ter plaatse te treffen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging. Vanuit wet- en regelgeving worden mitigerende maatregelen getroffen.
Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad	Indiener verzoekt onze vereniging u, als de RLR aangelegd zou worden, (direct) na de ingebruikneming van de RijnlandRoute tegelijk met de minister van I&M bovengenoemde opleveringstoets te verrichten voor het – veel grotere - provinciale infrastructurele deel.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad	Het is onmogelijk om binnen de gestelde termijn alle informatie door te nemen. De termijn voor het indienen van zienswijzen is onredelijk gezien de omvang van het dossier.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad	Bij de berekeningen mag niet worden uitgegaan van de officiële snelheidslimiet, maar moeten de feitelijke rijsnelheden maatgevend zijn. Die rijsnelheden zullen eerder tussen 90 en 100 km/u liggen, waarbij met name van de vrachtauto's van 90 km/u verwacht mogen worden dat dezen extra NOx/PM-emissies zullen veroorzaken. Daarnaast ligt er een lange helling vóór de tunnelmond en deels in de bak, wat ook tot extra emissies leidt t.g.v. vol-gas geven helling-op richting A44, evenals het feit dat op de oprit vlak voor het Charlotte Köhlerpad extra gas gegeven zal worden om van 80km/u naar 120 km/u te accelereren. Motortechisch betekent dat vollast-verrijking, wat een stevige verhoging van zowel NOx- als fijnstof-emissies ter plekke geeft (bij alle soorten motor-technieken).	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad	Daarnaast is de politieke onbetrouwbaarheid rond vastgestelde maximum snelheden recentelijk bewezen en moest de rechter ervoor zorgen dat verkeerde RWS-prognoses via verlaging van limieten gecorrigeerd werden; garantie dat de 80 km-limiet niet later alsnog verhoogd wordt is er niet! Op z'n minst zou toepassing van trajectcontrole tussen A4 en A44 onze vrees dat snelheidsoverschrijdingen extra emissies veroorzaken, kunnen reduceren.	80 km per uur is de snelheidslimiet. Hiermee is in het geheel aan milieuinformatie voor het PIP ook rekening gehouden. Een trajectcontrole tussen de A4 en A44 is niet aan de orde.
Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad	Gebleken is dat de verkeergegevens niet juist zijn. De gevolgen van de RLR voor de verkeersbewegingen in de wijk zijn dus op dit moment niet in te schatten. Voor de wijk en voor onze vereniging is dit wel een heikel punt. De verkeersgegevens moeten eerst opnieuw uitgezocht worden om vervolgens ons de gelegenheid te geven hierop weer te reageren.	Het NRM heeft een lager detailniveau, hierdoor wordt de interne wijkontsluiting schematisch gemodelleerd en kunnen er hiaten ontstaan. Gekeken is echter naar de wijkontsluitingswegen en het verkeerseffect op deze wegen. Hier is een afname te zien, waardoor de RLR een positief effect heeft op de milieueffecten van wegen binnen de Stevenshof. De exacte locatie van deze positieve effecten is vervolgens niet van belang voor de resultaten.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad	Het is onbegrijpelijk dat in de structuurvisie van de Provincie de polder categorie 1 toegewezen krijgt en diezelfde Provincie door dat gebied een weg aan wil leggen. Alle activiteiten die in het deel van de polder (waar de RLR zou komen) plaatsvinden, moeten erop gericht zijn om de polder in stand te houden of te verbeteren. Compensatie van het gebied bij ons voor de deur is onmogelijk. Het gaat hier immers om de laatste groene corridor tussen kust en Groene Hart. Wij verzoeken de Provincie om eerst de compenserende maatregelen te tonen, voordat het O-PIP afgesloten wordt.	De RijnlandRoute wordt gezien als een zwaarwegend maatschappelijk belang. Op basis van een gedegen afweging is gekozen voor het tracé door de polders, waarbij de impact op de omgeving zoveel mogelijk wordt beperkt door een verdiepte ligging. De resterende negatieve effecten worden gemitigeerd en/of gecompenseerd. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Natuur en alternatievenafweging
Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad	Het is niet duidelijk hoe de daadwerkelijke uitvoering eruit gaat zien. De vereniging zou graag op korte termijn uitvoerig over de plannen van de Provincie op dit gebied ingelicht willen worden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad	De prognoses voor de RijnlandRoute (w.b. (beroeps)bevolking, woningbouw, kantoren, bedrijfsterreinen, verkeersontwikkeling e.d.) zijn niet realistisch en veel te hoog. Wordt geen rekening gehouden met de trend van het nieuwe werken waarbij veel meer thuis wordt gewerkt. En wordt geabstraheerd van het (binnenkort) sterk verbeterde openbare vervoer in de regio waardoor ook minder vaak de auto zal worden gepakt.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer
Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad	Helemaal niets, alleen maar ellende. De groene polder verdwijnt, de wijk wordt zwaar belast met fijnstof, kooldioxide en geluid. De bewoners hebben enorme hinder van de weg omdat de aansluiting Leiden Zuid naar Den Haag verdwijnt en de parallelweg langs de A44 naar Wassenaar! Schoolkinderen die van Leiden naar Wassenaar gaan (en andersom) zullen enorm om moeten fietsen. Daarnaast lost het voor de Churchilllaan niets op, in plaats van een corridor naar het groene hart krijgen we bypasses voor een infarct.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Alternatievenafweging, luchtkwaliteit, geluid en landschap
Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad	De bewoners van het Charlotte Köhlerpad zullen veel last krijgen van de aanleg en het gebruik van de RijnlandRoute. Er zal overlast van fijnstof boven de toegestane waarden ontstaan hetgeen de gezondheid zal schaden. De geluidsoverlast zal boven de toegestane waarden komen hetgeen zeer schadelijk is voor de gezondheid en erg irritant is. Het uitzicht zal veranderen van een schitterende polder met vogels, koeien en	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Alternatievenafweging, landschap, natuur, luchtkwaliteit en geluid

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	<p>schapen in een rijksweg met geluidsschermen, vrachtwagens en auto's. De beschermde weidevogel als de Grutto, zullen door de aanleg van de RijnlandRoute verdwijnen, hetgeen onacceptabel is.</p>	
<p>Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad</p>	<p>I.v.m. de luchtinlaat van het verwarmingssysteem punt willen wij uw uitzonderlijke aandacht voor het volgende. De woningen aan het Charlotte Köhlerpad en omstreken zijn voorzien van een uniek luchtverwarmingssysteem (specificaties kunnen we desgewenst leveren). Op het dak van de woningen bevindt zich een luchtinlaat die het uitgekiende circulatiesysteem (in alle vertrekken) van verse lucht voorziet (24 uur per dag). Uitgerekend deze woningen liggen het dichtst op de aansluiting met de A44. Gezien de heersende windrichting, de helling in de aansluiting en optrekkend verkeer naar 120 km per uur (met bijbehorende toename emissie van schadelijke stoffen) zal onze gezondheid met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid worden geschaad. Dit valt onder geen enkele omstandigheid te tolereren!!</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit</p>
<p>Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad</p>	<p>Al de bovenstaande aspecten veroorzaken nu al een sterke waardedaling van onze woningen. Op onze vraag bij welke instantie we te zijner tijd een planshadeclaim kunnen indienen (schriftelijk ingediend op één van de participatie-avonden), hebben we nog geen antwoord gehad. Graag alsnog een antwoord op deze vraag.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planshade en nadeelcompensatie.</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Veilig Verkeer Nederland, afdeling Katwijk	Het O-PIP RLR wordt benaderd als een op zichzelf staande ontwerpogave in de bestaande ruimtelijke context. Het ontwerp gaat hierdoor voorbij aan de relevante ruimtelijke ontwikkelingen als de beoogde HOV-buslijn, de fietssnelweg Katwijk – Leiden, de verlegging/verdieping van de N206 ter hoogte van project Duinvallei en de aansluiting op de projecten Locatie Valkenburg en 't Duyfrak. Ik verzoek u om bij de definitieve vaststelling van het O-PIP rekening te houden met deze ruimtelijke ontwikkelingen, en pleit ervoor om één inpassingsplan te maken voor de RijnlandRoute en het gehele tracé van de HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer-buscorridor Leiden Centraal-Katwijk-Noordwijk) met aandacht voor de provinciale fietssnelweg.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Scope
Veilig Verkeer Nederland, afdeling Katwijk	In het inpassingsplan is de huidige aansluiting van bedrijventerreinen De Woerd en de Zijlhoek op de N206 verdwenen. Deze aansluiting is ook de plek waar de inwoners van Leiden (Stevenshof) en Wassenaar gebruik van maken om op de N206 te komen, of daarvan af te komen. Het is een zeer veel gebruikte verbinding. In de nieuwe situatie ontbreekt deze verbinding. Al het verkeer gaat nu de N206 op en af via de knoop Valkenburg 2 en vloeit af via de Voorschoterweg en de Hoofdstraat. Dat is onacceptabel. Dit probleem is van meet af aan bekend. De partij die de verbinding verwijdert, dient ook voor een goede oplossing zorg te dragen. De gemeente Katwijk heeft er in 2013 voor gekozen om deze wegvakken in te richten als 30 km-gebied. Indien de bestaande verbinding niet hersteld wordt geeft dit een onacceptabele toename van verkeer op de Voorschoterweg (het deel langs de nieuwe woonwijk 't Duyfrak) en in mindere mate de Hoofdstraat. Dat veroorzaakt geluidsoverlast, emissies en is verkeersonveilig. Het O-PIP RLR is op dit punt onzorgvuldig voorbereid en in strijd met een goede ruimtelijke ordening.	Dit valt buiten de scope van het project RijnlandRoute. De provincie is in bestuurlijk overleg met de gemeente Katwijk om hiervoor buiten de kaders van de ruimtelijke procedure een oplossing te vinden.
Veilig Verkeer Nederland, afdeling Katwijk	Ook is in het onderzoek naar externe veiligheid geen rekening gehouden met het verplaatsen van de aansluiting bij de Voorschoterweg. Aangezien het O-PIP RLR geen verbinding voorziet door de Zijlhoek naar de nieuw te maken aansluiting, is het vrachtverkeer vanuit de Voorschoterweg genoodzaakt om direct langs het woongebied 't Duyfrak te gaan om de N206 te bereiken. Dit geldt in het bijzonder voor het zandtransport vanuit de zandwinning in het Valkenburgse Meer en het vervoer van gevaarlijke stoffen van het bedrijf Jongeneel.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Externe veiligheid

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Veilig Verkeer Nederland, afdeling Katwijk	Alle onderzoeken, berekeningen en ontwerpen moeten gebaseerd zijn op de eindbebouwing Project Locatie Valkenburg (5.000 woningen extra conform uitgangspunten Masterplan vastgesteld 11 juli 2013), 't Duyfrak (760 woningen extra) en Duinvallei (xxx woningen extra). Dit is nu niet het geval.	In het verkeersmodel NRM-2013 zijn de regionale ontwikkelingen (Valkenburg, Duyfrak en Duinvallei) meegenomen voor de prognose 2030
Veilig Verkeer Nederland, afdeling Katwijk	In het Masterplan Locatie Valkenburg zijn 2 extra overkluizingen opgenomen over de RijnlandRoute ten behoeve van een fiets- en voetgangersoversteek. Het betreft overkluizingen ter plaatse van Broekweg-Oude Broekweg en ter plaatse van de Landgoederenroute (deze maakt onderdeel uit van het provinciaal fietspadenplan, F271). In het O-PIP RLR zijn deze overkluizingen onmogelijk gemaakt. De overkluizingen zijn essentieel voor een goede ontsluiting van de Locatie Valkenburg en daarmee noodzakelijk met het oog op een goede ruimtelijke ordening. Ze zijn bovendien essentieel voor inwoners van Valkenburg Dorp om gebruik te kunnen maken van het aan te leggen HOV. Wij verzoeken u om bij vaststelling van het O-PIP RLR deze overkluizingen planologisch mogelijk te maken.	In het definitieve PIP zijn langzaam verkeerverbindingen binnen de bestemming Verkeer toegestaan. De bedoelde overkluizingen zijn daarmee planologisch mogelijk.
Veilig Verkeer Nederland, afdeling Katwijk	De verkeersintensiteiten voor het geluidrapport zijn ontleend uit het NRM2013-verrijkt. Dit model maakt geen onderdeel uit van de bijlagen. Daardoor zijn stellingen als dat de verkeersstroom op wegen – die op het plangebied aansluiten – niet relevant zijn voor geluid, niet te verifiëren. Bovendien gaat die stelling niet op voor andere thema's zoals verkeer. Daarom dient het verkeersmodel alsnog aan de plandocumenten te worden toegevoegd.	Dat is in deze fase ook niet gebruikelijk. De informatie is echter wel te vinden op <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a> en is in de volgende fase ook weer op die locatie gepubliceerd.
Veilig Verkeer Nederland, afdeling Katwijk	Bijlage 1 van het plan geeft een globaal inzicht in de verkeersontwikkelingen. Dit verslag blijft echter beperkt tot de hoofdwegenstructuur. Wat de effecten van het O-PIP-RLR zijn op de aansluitende wegen valt uit dit verslag niet af te leiden. Voor een goede beoordeling van de ruimtelijke effecten dient het volledige verkeersrapport alsnog aan de plandocumenten te worden toegevoegd. In vrijwel alle afbeeldingen van het concept achtergronddocument verkeer is de RijnlandRoute niet volledig opgenomen. Er is dus geenszins inzichtelijk gemaakt wat het effect van de RijnlandRoute is.	Dat is in deze fase ook niet gebruikelijk. De informatie is echter wel te vinden op <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a> en is in de volgende fase ook weer op die locatie gepubliceerd.



Naam	Zienswijze	Beantwoording
Veilig Verkeer Nederland, afdeling Katwijk	Daarnaast is in het verkeersmodel de Voorschoterweg tussen de Torenvlietslaan en de Rijnvlietslaan (dus ter hoogte van 't Duyfrak) als wettelijke snelheid 60 km/h opgenomen. Echter het besluit om de bebouwde kom te verplaatsen is al een tijd terug genomen (50 km/h) en het college van Katwijk heeft het voornemen om het 30 km/h te maken ook al begin 2013 genomen.	In het verkeersmodel is rekening gehouden met de toegestane maximumsnelheid op de betreffende wegen. Voornemens om wegen een andere maximumsnelheid te geven worden niet meegenomen omdat voornemens nog zeer onzeker zijn.
Veilig Verkeer Nederland, afdeling Katwijk	In de planvorming voor de RijnlandRoute dient verkeersveiligheid in Katwijk te worden gewaarborgd. Om de verkeersveiligheid vorm te geven zou in de planvorming voor de RijnlandRoute verder uitgewerkt kunnen worden op een viertal strategische onderwerpen: 1. Veilige opbouw wegennet. 2. Veilig mobiliteitsbeleid. 3. Veilige ruimtelijke ordening. 4 Veilig gedrag. Voor uitgebreidere onderbouwing verwijzen we u naar het VVN document "Beeldvorming en slimme vragen". Dit document is opgesteld door Jacob Beens van het Meldpuntmedewerker Veilig Verkeer.	In de verkeersveiligheidsbijlage van het PIP is een kwalitatieve beschouwing van de veiligheid van het ontwerp opgenomen.
Bewonersvereniging Zuiderzeehelden	De bereikbaarheidsknelpunten kunnen grotendeels opgelost worden door het oplossen van de knelpunten rondom het Lammeschansplein. Gevraagd wordt om te starten met de uitvoering van de opwaardering van de Europaweg en het Lammeschansplein. Tevens wordt voorgesteld om na de uitvoering van deze maatregelen te evalueren of de uitvoering van de rest van de RLR nog wel noodzakelijk is.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
Bewonersvereniging Zuiderzeehelden	De provincie gaat er vanuit 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. Hiervoor is het Global Economy scenario gebruikt. De gemiddelde economische groei in de afgelopen 10 jaar is aanzienlijk lager dan die van het groeiscenario met de laagste groeiprognoses, het Regional Communities scenario. De raming waar vanuit is gegaan is dus onrealistisch hoog. Tevens worden er nog amper bedrijventerreinen gebouwd in de regio, gaat het grootste woningbouwproject niet door (voormalig Vliegveld Valkenburg) en neemt de beroepsbevolking in omvang af.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer
Bewonersvereniging Zuiderzeehelden	Volgens het EHS-beleid geldt het 'nee, tenzij' principe. Aantasting van de EHS mag enkel plaatsvinden als er sprake is van groot openbaar belang, er geen reële alternatieven zijn, de negatieve effecten zoveel mogelijk worden beperkt door het treffen van mitigerende maatregelen en moet de resterende schade gecompenseerd worden. Hieraan wordt niet voldaan. Er zijn wel degelijk reële alternatieven. Het nemen van de zogenaamde no-	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Natuur, landschap en alternatievenafweging

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	<p>regretmaatregelen zouden best voldoende kunnen zijn om de knelpunten op te lossen. Of anders de Churchillavenue variant die minder schadelijk is voor het landschap en de natuur.</p>	
<p>Bewonersvereniging Zuiderzeehelden</p>	<p>Door de RLR worden de bestaande en binnenkort verder uit te breiden recreatieve verbindingen door de Oostvlietpolder naar recreatiegebied Vlietland onderbroken. Ook de (recreatieve) waarde van het weidevogelgebied 't Vogelhoff wordt aangetast door de aanleg van de weg. Er worden geen maatregelen genomen om de aantasting van de natuurlijke en recreatieve waarden in de Oostvlietpolder te verzachten.</p>	<p>Weidevogelgebied 't Vogelhoff wordt onterecht niet genoemd in de Natuurtoets. Dit is aangepast. Het gebied heeft echter geen beschermde status als belangrijk weidevogelgebied en/of EHS binnen de Verordening Ruimte 2014. Wezenlijke kenmerken en waarden van dit gebied zijn daarom niet meegenomen in de effectbeoordeling. In het landschapsplan is voorzien in het behoud en de versterking van de ecologische verbinding in de Oostvlietpolder. De watergang door de Oostvlietpolder (onderdeel ecologische verbinding) wordt om de tunnelbak heengeleid. Hierdoor blijft de verbindende functie gehandhaafd. De watergang wordt voorzien van een natuurvriendelijke oever. De bestaande duiker onder de Europaweg wordt vervangen door een bredere duiker en voorzien van een looprichel, zodat de passeerbaarheid voor fauna wordt vergroot. In de Oostvlietpolder zelf wordt de hoofdwatergang verbreed. De delen die in het kader van de Rijnlandroute worden aangelegd worden minimaal 7,5m breed met een natuurlijke of natuurvriendelijke oever.</p>
<p>Bewonersvereniging Zuiderzeehelden</p>	<p>De zienswijze die door de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland naar voren is gebracht, maakt onderdeel uit van deze zienswijze.</p>	<p>Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijze.</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Bewonersvereniging Zuiderzeehelden	Ter plaatse van de Zilverfabriek aan de Leidseweg bevindt zich een zware bodemverontreiniging. Gevreesd wordt dat de aanleg van de boortunnel effect kan hebben op deze verontreiniging. Verzocht wordt om vaart te zetten achter de sanering van het terrein.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Bodemkwaliteit en stabiliteit. De sanering van het terrein heeft de hoogste prioriteit.
Bewonersvereniging Zuiderzeehelden	Er is onvoldoende geld gereserveerd voor het normale onderhoud van het tracé, met name voor die van de tunnel. De kosten voor het onderhoud zullen zo ver oplopen dat de provincie in de toekomst geen financiële ruimte meer heeft voor investeringen. Daarnaast is de kapitaallastberekening voor de RLR gebaseerd op lage rentepercentages. Deze zullen in de toekomst waarschijnlijk stijgen, en dus ook de kapitaallasten voor de RLR. Hiermee is in de begroting geen rekening gehouden. Eveneens wordt het BTW compensatiefonds gekort. Onduidelijk is hoe het tekort voor de financiering opgevangen gaat worden. Volgens het Bro moet deze informatie opgenomen worden in het O-PIP, dit ontbreekt.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Economische uitvoerbaarheid
Bewonersvereniging Zuiderzeehelden	Door het plan zal de geluidbelasting flink toenemen op de woningen in met name de Krimwijk II (Park Allemansgeest) en ook voor de Zeeheldenbuurt-Zuid. Verzocht wordt om de geluidseffecten verder te mitigeren.	Vanwege de rijksweg A4 is de geluidsbelasting op de woningen bepaald. De berekening voor de Hofvlietweg en de RijnlandRoute tussen tunnelmond en A4 zijn in het kader van het PIP herzien, vanwege wijzigingen in het wegontwerp. Er blijken geen overschrijdingen ten gevolg van de A4 en de Hofvlietweg. Er is ook geen sprake van opgetelde effecten. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
Bewonersvereniging Zuiderzeehelden	Volgens het O-PIP worden de normen voor de luchtkwaliteit binnen het plangebied niet overschreden. Er had ook onderzocht moeten worden of er effecten ontstaan voor gebieden buiten het plangebied, zoals bij de Lammenschansweg en de Voorschoterweg (het verkeer zal vanaf de Europaweg die wegen volgen).	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
Bewonersvereniging Zuiderzeehelden	Gevraagd wordt om de ruimtelijke reservering ter hoogte van de Leidseweg Noord, Hofweg en omgeving op te heffen. Deze is niet meer nodig door de komst van de boortunnel.	In het kader van de beschermingszones van de geboorde tunnel, is de ruimtelijke reservering in het PIP noodzakelijk. De beschermingszones dienen het gebruik en de instandhouding van de geboorde tunnel

Naam	Zienswijze	Beantwoording
		te borgen.
Bewonersvereniging Zuiderzeehelden	Er is niet aangetoond dat met de aanleg van de RLR de knelpunten op de N206 worden opgelost. Tevens is niet duidelijk gemaakt of de verbetering van de verkeersdoorstroming het gevolg is van de aanleg van de geboorde tunnel tussen de A4 en de A44 of van andere maatregelen, zoals het verdubbelen van de Europaweg, het verbreden van de Lammebrug en de Trekvlietbrug, het herinrichten van het Lammenschansplein en de verschillende verbeteringen aan de bestaande wegen bij Knoop Leiden-West. Daarmee is dus ook niet aangetoond dat de aanleg van een tunnel nodig is om de gewenste verbeteringen tot stand te brengen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen : Alternatievenafweging en verkeer
Bewonersvereniging Zuiderzeehelden	Er is onvoldoende duidelijk gemaakt welke effecten de RLR heeft op het onderliggende wegennet. Voor het O-PIP is gebruik gemaakt van het NRM-model in combinatie met het RVMK. Dit maakt de effecten op het lokale wegennet niet goed inzichtelijk. Voorop staat dat de aanleg van de RLR tijdens en na de realisatie niet mag leiden tot significante toename van verkeer en vooral sluisverkeer op het lokale Voorschotense wegennet en in het bijzonder rond de Zeehelden-Zuid buurt. Gevraagd wordt om de effecten op het lokale wegennet inzichtelijk te maken, zodat deze gedegen beoordeeld kunnen worden. Hierbij moet ook de relatie gelegd worden met de milieu- en leefbaarheidseffecten, welke niet mogen verslechteren.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Verkeer en MER
Bewonersvereniging Zuiderzeehelden	Volgens het onderzoek dat uitgevoerd is door het Initiatief Burgernotitie volgens de methode KiM wordt de robuustheid van van het wegennet door de aanleg van de RLR niet verbeterd maar juist minder en minder veilig.	De provincie is van mening dat het bundelen van de verkeersstromen ter hoogte van de huidige aansluiting N206/A4 minder robuust is dan een tweede parallele verbinding

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Universiteit Leiden	Uit de verbeelding van het O-PIP blijkt dat gronden van de Universiteit een gewijzigde bestemming krijgen. De gronden maken deel uit van stedenbouwkundige plannen Nieuw-Rhijngest Zuid te Oegstgeest en Leeuwenhoek te Leiden. Het is de universiteit onbekend of de gronden van de universiteit voor de RLR nodig zijn en welke consequenties deze plannen hebben voor de universiteit en de bijbehorende gebiedsexploitatie. De universiteit maakt bij dezen bezwaar tegen de gewijzigde bestemming op haar terreinen, alsmede de inbreng van gronden van de Universiteit voor de RLR.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. De provincie voert met de gemeente Leiden, Oegstgeest en de Universiteit gesprekken over de RijnlandRoute in relatie tot de genoemde gronden.
Universiteit Leiden	Uit de verbeelding blijkt dat de inrit naar Nieuw Rhijngest Zuid verplaatst is t.o.v. de huidige inrit. De Universiteit gaat ervan uit dat indien besloten wordt de inrit te verplaatsen, de provincie gezamenlijk met de Universiteit onderzoekt welke consequenties dit heeft en dat de kosten voor de benodigde onderzoeken en verplaatsing geheel voor rekening van de Provincie komen.	De locatie van de inrit komt voort uit ontwerp- en veiligheidseisen en verkeersintensiteiten. De provincie is hierover in overleg getreden met indiener.
Universiteit Leiden	De Universiteit ontvangt gaarne van de Provincie een gedetailleerd inzicht in de milieueffecten die de RLR specifiek heeft op deze gebiedsontwikkelingen (o.a. op gebied van lucht, verkeer, geluid, externe veiligheid, water).	In zowel het O-PIP als het OTB zijn de milieueffecten beschreven en is aangegeven op detailniveau wat de effecten zijn en of aan de wettelijke normen wordt voldaan. Voor de verdere beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
Universiteit Leiden	De Universiteit ontvangt van de provincie gaarne meer informatie over de wijze waarop de RLR in de omgeving van de Universiteit wordt ingepast in het landschap, alsmede de wijze waarop de RLR aansluit op de Ontsluiting Bio Science Park.	Alle informatie over de wijze waarop de RLR in de omgeving van de universiteit wordt ingepast is aangegeven in het O-PIP. Voor de wijze van inpassing heeft overleg plaatsgevonden tussen de RLR en de universiteit. Daarnaast is de universiteit en daarmee ook het OBSP vertegenwoordigd in de Stuurgroep RijnlandRoute. Ook is de universiteit / OBSP vertegenwoordigd bij de werksessies die worden georganiseerd rond de herinrichting van de aansluiting Leiden West.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Wijkraad Stevenshof	In het O-PIP is onvoldoende aandacht besteed aan de gezondheidseffecten die ontstaan door de aanleg van de RLR. Het beperken tot het hanteren van de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en geluid is onvoldoende om de gecumuleerde effecten op de gezondheid te kunnen bezien.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Geluid, luchtkwaliteit en gezondheid
Wijkraad Stevenshof	Gezien de zeer nauwe samenhang tussen de provinciale en rijksinfrastructurele maatregelen en de - in sommige situaties zelfs onredelijke - ernstige nadelige gevolgen voor de vele bewoners van de zuidrand van de Stevenshof, wordt verzocht om (direct) na de ingebruikname van de RLR tegelijk met de minister van I&M de opleveringstoets te verrichten voor het - veel grotere - provinciale infrastructurale deel.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
Wijkraad Stevenshof	De wijze van beantwoording op diverse onderdelen van de inspraakreactie op het VO-PIP is onder de maat. Dit ondanks de ruime tijd die genomen is om deze reacties te beantwoorden. Inspraakreacties gericht op o.a. het MER en de NVA zijn te algemeen beantwoord, door antwoorden als 'uw reactie is ingehaald door de actualiteit', 'de nut en noodzaak van de RLR is voldoende gemotiveerd en staat niet ter discussie', 'de tracékeuze is voldoende gemotiveerd', 'de Commissie MER heeft positief geoordeeld' en 'wij hebben uw zienswijze ter kennis genomen'. De inspraakreactie wordt hierdoor niet met feitelijke argumenten weerlegd.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
Wijkraad Stevenshof	Voor zover nieuwe wandelpaden door het (resterende) weidevogelgebied worden gerealiseerd, wordt verzocht om deze zodanig vorm te geven dat verstoring van het gebied (m.n. ook in het broedseizoen) zoveel mogelijk achterwege blijft.	Bij de tracering en inrichting van paden wordt rekening gehouden met de aanwezige flora en fauna en het agrarisch gebruik. Het ommetje vanuit Stevenshof zoals voorgesteld in het O-PIP is mede naar aanleiding van uw zienswijze aangepast om verstoring van weidevogels en agrarisch gebruik te verminderen. Het wandelpad in de polder zal voor recreatief gebruik gesloten zijn in het broedseizoen. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Wijkraad Stevenshof	Om de benodigde ff-ontheffingen te kunnen verkrijgen, dient aangetoond te worden dat er sprake is van groot openbaar belang en gebrek aan reële alternatieven. Dit is niet voldoende aangetoond. De baten zijn voornamelijk toe te rekenen aan de aanpassingen op de bestaande infrastructuur en slechts zeer beperkt aan de nieuwe verbindingsweg. Daarnaast zijn er voldoende reële alternatieven, zoals de Churchillavenue of maatregelen aan de N206.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Alternatievenafweging en nut en noodzaak
Wijkraad Stevenshof	Verzocht worden om in de aanbestedingsfase de aannemer ruimte te bieden voor het optimaliseren van het voor de aanleg van de RLR. Bijv. het realiseren van een langere boortunnel, danwel een diepere ligging (minimaal 6 meter) met zoveel mogelijk overkluisingen van de verbindingsweg A44-A4 en terugbrengen van het weidelandschap.	Het inpassingsplan bepaalt in principe de omvang van het werk. Daar binnen heeft de aannemer (tot op zekere hoogte) ruimte voor optimalisaties. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
Wijkraad Stevenshof	De huidige verkeersknelpunten worden grotendeels opgelost door de aanpassingen aan de huidige N206. Tevens is bekend dat de werkelijke verkeersgroei ver achter blijft bij de scenario's die gehanteerd zijn in de onderbouwing van de aanleg van de RLR. Verzocht wordt om te starten met de werkzaamheden op de N206 en die vervolgens te evalueren, alvorens gestart wordt met de verdere uitvoering van de RLR (o.a. de verbindingsweg A44-A4).	De huidige verkeersknelpunten worden niet grotendeels opgelost door de aanpassingen aan de huidige N206. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
Wijkraad Stevenshof	De nut en noodzaak voor de RLR is onvoldoende onderbouwd. Er is gebruik gemaakt van verouderde gegevens: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ de nut- en noodzaaknotitie stamt uit 2008</li> <li>▪ de IBHR-verkenning dateert uit 2009</li> <li>▪ er is gebruik gemaakt van verouderde aannames/ prognoses waarop de onderzoeken zijn gebaseerd t.a.v. economische en ruimtelijke ontwikkelingen</li> <li>▪ is de monetaire waardering van reistijdwinst naar beneden bijgesteld, waardoor ook de berekende baten in het kader van de MKBA naar beneden bijgesteld moeten worden</li> <li>▪ zijn de gehanteerde verkeersprognoses gebaseerd op het 'hoge groei' WLO scenario 'Global Economy', terwijl de afgelopen jaren de verkeersprognoses het WLO scenario 'lage groei Regional Community' volgen. Dit zal de aankomende jaren niet veranderen.</li> </ul>	De nut en noodzaak van de RijnlandRoute is aangetoond. Ten opzichte van oudere notities is die essentie niet gewijzigd. Zie in dit kader ook de thematische beantwoording: Nut en noodzaak. Voor het punt over de (verkeers)prognoses wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer. Voor wat betreft de MKBA geldt dat er geen nieuw / aangepast MKBA komt. In het MKBA is ook met een laag groeiscenario gerekend. Daarnaast levert het resultaat van de huidige verkeersberekeningen (NRM) voor de nieuwe verbinding A4-A44 vergelijkbare intensiteiten op. Dit betekent dat er ongeveer een gelijk aantal toekomstige gebruikers wordt voorspeld voor de

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De verkeersprognoses die als onderbouwing dienen voor de aanleg van de RLR zijn structureel veel te hoog. Het plan dient onderbouwd te worden met actuele gegevens.</li> </ul>	toekomstige nieuwe verbinding. De verkeerskundige baat (reistijdwinst en betrouwbaarheid) zal derhalve ook een zelfde orde grote bedragen als in de oorspronkelijke MKBA.
Wijkraad Stevenshof	De alternatieven zijn onvoldoende onderzocht. Deze alternatieven zijn in het verleden afgefallen, omdat ze verkeerskundig niet zouden functioneren. Indien er actuele gegevens waren gebruikt voor het verkeersmodel, zouden deze alternatieven waarschijnlijk wel haalbaar zijn (bv. no-regret maatregelen op de N206 of de Churchillavenue variant).	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
Wijkraad Stevenshof	De aanleg van de RLR is in strijd met het provinciale beleid om het cultuurhistorisch en ecologisch waardevolle gebied tussen Wassenaar en Leiden te beschermen (Verordening). Formeel juridisch hoeft de provincie zich niet aan zijn eigen verordening te houden, maar op basis van het vertrouwensbeginsel mag je er wel vanuit gaan dat de provincie zich aan zijn eigen beleid houdt. Dat in de Structuurvisie een reservering is opgenomen voor de RLR kan niet als argument gelden, omdat immers ten tijde van het opstellen en bij het actualiseren van die structuurvisie steeds meerdere alternatieven voor de RLR in onderzoek waren, en bij de keuze van het voorkeursalternatief nog steeds een expliciete belangenafweging gemaakt had moeten worden tussen het belang van de aanleg van de weg en het belang van het cultuurhistorisch en ecologisch waardevolle landschap.	Het cultuurhistorisch en ecologisch waardevolle gebied tussen Wassenaar en Leiden wordt zoveel mogelijk ontzien. Inpassing, mitigatie en/of compensatie zijn daarvoor de bouwstenen. Als voorbeeld wordt de ecopassage bij knooppunt Ommedijk genoemd, waarmee een verbinding tussen de duinen en het Groene Hart wordt gerealiseerd. Een ander voorbeeld is de instandhouding van de cultuurhistorisch waardevolle waterlopen in de Papenwegsepolder. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Natuur en alternatievenafweging
Wijkraad Stevenshof	De ingediende zienswijze sluit aan en is een aanvulling op de eerder ingediende zienswijzen op MER eerste fase (d.d. 23-04-10), MER tweede fase en het VO-PIP (d.d. 02-09-12). Eveneens onderschrijft indiener die ingediende zienswijze door het Bewonersgroepenoverleg RLR. De hierboven genoemde zienswijzen maken onderdeel uit van deze ingediende zienswijze op het O-PIP.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijze in eerder in de procedure opgestelde inspraaknota's of nota's van antwoord.
Wijkraad Stevenshof	De financiële dekking voor de aanleg van de RLR ontbreekt, zowel voor de aanleg als voor onderhoud. Geconstateerd wordt dat het O-PIP ter inzage heeft gelegen zonder duidelijkheid over de (financiële) uitvoerbaarheid daarvan, terwijl dit volgens het Bro ook voor O-PIP's het geval dient te zijn. Verzocht wordt om de terinzagelegging te schorten tot het moment dat hier duidelijkheid over is.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Economische uitvoerbaarheid



Naam	Zienswijze	Beantwoording
Wijkraad Stevenshof	<p>Het project kan niet in zijn totaliteit worden gezien en beoordeeld, omdat de O-Tracébesluiten niet tegelijkertijd met het O-PIP ter inzage zijn gelegd, terwijl deze besluiten één plan vormen. Ook zijn cumulatieve effecten hierdoor niet zichtbaar gemaakt. Doordat de besluiten apart ter inzage zijn gelegd, zijn veel belanghebbenden in hun belangen geschaad en is er derhalve strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel. Het is onmogelijk om een goed afgewogen, voldragen zienswijze in te dienen. Verzocht wordt om een tweede terinzageleggingstermijn van het O-PIP te bepalen en wel minimaal tot het einde van de terinzageleggingstermijn van de O-Tracébesluiten, of een nieuwe terinzageleggingstermijn te plannen voor de besluiten <u>gezamenlijk</u>.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijzen wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Procedure en geluid</p>
Wijkraad Stevenshof	<p>De modelmatige onderbouwing t.b.v. de aspecten luchtkwaliteit en geluid is onduidelijk. De modellen die zijn gebruikt onderschatten de effecten t.a.v. geluid en luchtkwaliteit in vergelijking tot metingen van de actuele situatie. Bijvoorbeeld, in de monitoringsrapportage van het NSL van eind 2013 geeft het RIVM aan dat in specifieke situaties, waarbij woningbouw in stedelijk gebied zeer dicht op de snelweg staat, de standaardrekenmethode voor luchtberekeningen langs het hoofwegennet zijn beperkingen kan hebben. In dat geval kan aanvullend onderzoek nodig zijn. Geconstateerd wordt dat de RLR ter hoogte van het Stevenshof op een aantal plaatsen zeer dicht op de bestaande bebouwing is geprojecteerd (minder dan 100 meter) en dat daardoor de aanwijzing van het RIVM van toepassing kan zijn. Onduidelijk is hoe hiermee rekening is gehouden danwel gecorrigeerd in de modelberekeningen, noch is aangetoond dat de effecten na de correctie binnen de wettelijke grenswaarden blijven.</p>	<p>In de achtergrondrapporten geluid en luchtkwaliteit is aangegeven met welk model en welke versie daarvan is gerekend. Voor de berekeningen zijn de daarvoor bestemde standaardrekenmethoden gehanteerd. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Geluid en luchtkwaliteit</p>
Wijkraad Stevenshof	<p>Nabij de woningen van de Stevenshof is de tunnelmond geprojecteerd. Hierdoor krijgt de wijk te maken met gecumuleerde uitstooteffecten van de tunnel over enkele kilometers lengte. Voor de berekeningen van de luchtkwaliteit is gebruik gemaakt van een algemene methode. Deze houdt geen rekening met specifieke omstandigheden t.a.v. de luchtkwaliteit bij tunnelmonden. Op basis van het onderzoek kan dus niet bepaald worden of normen ter hoogte van de tunnelmond als dan niet worden overschreden. Verzocht wordt om een nieuw onderzoek uit te voeren met een op tunnelmonden gerichte methode om aan te kunnen tonen dat de normen niet worden overschreden.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Wijkraad Stevenshof	In het achtergronddocument luchtkwaliteit wordt niet ingegaan op ultrafijnstof. Hiervoor zijn nog geen wettelijke grenswaarden, maar al wel aanbevelingen van de WHO over te hanteren grenswaarden die rekening houden met de laatste medische inzichten over negatieve effecten van slechte luchtkwaliteit. Verzocht wordt om aan te tonen dat de RLR nergens de door de WHO recentelijk bijgestelde normen t.a.v. luchtkwaliteit overschrijdt.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
Wijkraad Stevenshof	Er is geen aanvulling op de MER uit 2012 gemaakt, terwijl de RLR intussen tal van aanpassingen heeft ondergaan met andere effecten op de omgeving. Eveneens heeft de MER Commissie niet kunnen reageren op deze wijzigingen. Gevraagd wordt om een aanvulling op het MER op te stellen voor het huidige tracé. Verzocht wordt om deze aanvulling opnieuw ter inzage te leggen en ter beoordeling aan de MER Commissie voor te leggen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
Wijkraad Stevenshof	Om de effecten op het onderliggende wegennet (OWN) goed in kaart te brengen is gekozen voor een hybride model. Uit de toelichting blijkt dat de NRM-verkeersmodel, zoals gebruikt in het MER, niet geschikt is voor OWN. De uitkomsten van het NRM-verkeersmodel zijn dus onbetrouwbaar voor het bepalen van de effecten op het OWN, en daarmee dus ongeschikt voor de beoordeling van het herziene ontwerp in het kader van het MER. Omdat t.b.v. het O-PIP ook de geluids- en luchtkwaliteitsonderzoeken gebaseerd zijn op het NRM-verkeersmodel moeten ook deze als onbetrouwbaar worden gekwalificeerd. Anderzijds, als de NRM-berekeningen wel als betrouwbaar moeten worden gezien, komen deze dusdanig lager uit dat de noodzaak voor de aanleg van een nieuwe verbinding vervalt, omdat een opgewaardeerde bestaande N206 de betreffende aantallen wel kan verwerken.	Het NRM heeft een lager detailniveau, hierdoor wordt de interne wijkontsluiting schematisch gemodelleerd en kunnen er hiaten ontstaan. Gekeken is echter naar de wijkontsluitingswegen en het verkeerseffect op deze wegen. Hier is een afname te zien, waardoor de RLR een positief effect heeft op de milieueffecten van wegen binnen de Stevenshof. De exacte locatie van deze positieve effecten is vervolgens niet van belang voor de resultaten.
Wijkraad Stevenshof	Het tracé voor de RLR is op vele plekken gewijzigd, zoals bijv. het vervallen van de bypass Oostvlietpolder, hierdoor is de verkeersafwikkeling geheel anders. Deze wijzigingen zijn niet doorgevoerd in de dynamische modellering die gebruikt is voor het MER. Er kan dus niet geconcludeerd worden dat er geen afwikkelingsproblemen zullen zijn op de OWN voor de O-PIP variant. Daarmee is de MER beoordeling t.a.v. toekomstvastheid niet onderbouwd voor deze variant.	Ten behoeve van het ontwerp is een aantal locaties dynamisch doorgerekend. Daaruit bleken –soms na kleine aanpassingen in het ontwerp – geen afwikkelingsproblemen.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Wijkraad Stevenshof	Volgens het MER blijven de milieueffecten van het plan milieuneutraal of treedt er zelfs een verbetering op. Deze conclusies worden getrokken door saldering van alle milieueffecten over het totale studiegebied en door zich te baseren op bijvoorbeeld het totale aantal gevoelige bestemmingen in dat studiegebied. Er wordt niet gekeken naar de referentiesituatie van aparte deellocaties. Er is slechts gekeken naar de nationale normering en niet naar de lokale referentiesituatie.	Het definitieve toetsingsadvies van de Cie MER geeft aan dat de commissie van oordeel is dat het MER en aanvulling tezamen voldoende informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming over het PIP RijnlandRoute. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
Wijkraad Stevenshof	Indiener geeft aan de zienswijze op nader moment te willen aanvullen.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
Wijkraad Stevenshof	<p>PS hebben tijdens hun vergadering d.d. 27-06-12 niet 'in vrijheid' kunnen beslissen over de tracékeuze, omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ op 16-11-09 de minister van Verkeer en Waterstaat in het kader van Randstad Urgent een substantiële financiële bijdrage heeft toegezegd voor de RLR om de variant ZnB te realiseren;</li> <li>▪ Tijdens het Bestuurlijke Overleg MIRT in het voorjaar van 2010 is afgesproken dat de rijkstoezegging heroverwogen wordt als er voor een bepaalde datum geen voorstel voor een ZnB scenario ligt;</li> <li>▪ Bij brief van 11-04-11 meldt de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer de rijksbijdrage voor de RLR te hebben verhoogd waardoor de realisatie van (de eerste fase van scenario F van) de ZnB variant mogelijk wordt;</li> <li>▪ Op 29-06-11 zegt de minister van Verkeer en Waterstaat in de Tweede Kader dat zij de provincie heeft gezegd dat de rijksbijdrage is bedoeld voor de ZnB variant en dat zij die bijdrage heroverweegt in het geval van een andere infrastructurele oplossing;</li> <li>▪ Bij brief van 06-06-12 hebben GS de PvdA-fractie (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.</li> </ul> <p>Door bovengenoemde feiten bestond er voor PS geen andere mogelijkheid tot een 'ongebonden', onbevooroordeelde tracékeuze. De keuze voor de ZnB variant is genomen op basis van de toezegging van de rijksbijdrage voor de ZnB variant (en dus niet voor</p>	PS hebben in 2012 op basis van alle gegevens die voor lagen, waaronder het MER 2 <sup>e</sup> fase, de Nota voorkeursalternatief en diverse andere rapportages een weloverwogen besluit genomen. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	<p>een andere infrastructurele oplossing). Andere oplossingen waren daardoor bij voorbaat kansloos. Het besluit van PS is dus genomen in strijd met het verbod van vooringenomenheid van een bestuursorgaan bij zijn taakvervulling, zoals verwoord in artikel 2:4, eerste lid van de Awb.</p>	
Wijkraad Stevenshof	<p>Aan het begin van de terinzageleggingsperiode functioneerden de drie digitale t.i.z.l. locaties niet. Gedurende de verdere termijn waren de digitale t.i.z.l. locaties ook regelmatig niet of zeer slecht te bereiken. Door de gebrekkige informatievoorziening zijn indiener en andere belanghebbenden ernstig gehinderd bij het tijdig gereed krijgen van hun zienswijzen. Verzocht wordt om de termijn van de digitale t.i.z.l. met zoveel dagen te verlengen als de informatievoorziening niet correct gewerkt heeft.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure</p>
Wijkraad Stevenshof	<p>Bij het O-PIP is geen gedetailleerde verbeelding, toelichting of verdere onderbouwing van de niet-provinciale tracédelen bijgevoegd. Tevens ontbreken gedetailleerde ontwerptekeningen, terwijl hier wel regelmatig naar wordt verwezen. Uit de toelichting blijkt dat de verkeersberekeningen zijn geactualiseerd t.o.v. het MER. In de toelichting is echter slechts een beperkt overzicht van de resultaten voor een beperkt aantal wegvakken opgenomen. Een bijlage met daarin de gedetailleerde uitkomsten van het geactualiseerde verkeersmodel ontbreekt, evenals een verantwoording van de gebruikte input t.a.v. bevolkingsgroei, woningen, kantoren, bedrijfsterrein, etc. Uit de toelichting blijkt ook dat op een aantal wegen in het plangebied de verschuivingen aanzienlijk zijn. Onduidelijk is nu in welke mate verschuivingen t.o.v. het MER op andere wegvakken, in het bijzonder op het onderliggend wegennet plaatsvinden. Hierdoor is geen volledig inzicht in de mogelijke effecten van het plan op de leefomgeving van de Stevenshof. Verzocht wordt om inzicht te bieden in het ontwerp van het gehele project (incl. de niet-provinciale delen), de volledige uitkomsten van het geactualiseerde verkeersonderzoek en de daarop gebaseerde onderzoeken (o.a. lucht en geluid), tenminste op het detailniveau dat in het kader van het MER-onderzoek is gehanteerd.</p>	<p>De achtergrondrapporten zijn op een enkele (geluid) na hetzelfde voor zowel PIP als TB's. In de toelichtingen wordt het gehele tracé (op hoofdlijnen) beschreven. Een goede verbeelding van het gehele tracé is te vinden in het landschapsplan. Alle verkeersresultaten zijn in de fase van het O-PIP / OTB's niet gepubliceerd. Dat is ook niet gebruikelijk. De informatie is echter gepubliceerd op <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a> en is in de volgende fase ook weer op die locatie beschikbaar. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Procedure en MER</p>
Wijkraad Stevenshof	<p>In de nota van beantwoording is de inspraakreactie van de Wijkraad geanonimiseerd, omdat er geen sprake zou zijn van een rechtspersoon en derhalve persoonsgegevens zijn afgeschermd. De Wijkvereniging Wijkraad Stevenshof is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel onder nummer 40447286 en heeft derhalve een rechtspersoonlijkheid.</p>	<p>Dit betreft een omissie en is in deze Nota van Antwoord aangepast.</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	Gelieve daar in het vervolg rekening mee te houden.	
Wijkraad Stevenshof	Aangegeven wordt dat de verkeersveiligheid wordt verbeterd door de aanleg van de RLR, omdat meer verkeer zich zal verplaatsen via hoofdwegen. Echter, op veel plaatsen wordt het onderliggende wegennet ook drukker (m.n. op de Plesmanlaan en de Europaweg en andere invalswegen van Leiden). Daarnaast worden op hoofdwegen meer weefvakken, knooppunten e.d. gecreëerd die door de hoge verkeersintensiteiten en vele weefbewegingen ook verkeersonveiligheid creëren. De daadwerkelijke verbetering van de verkeersveiligheid zal maar beperkt zijn en kan ook bereikt worden door het terugbrengen van het aantal gelijkvloerse kruisingen op de huidige N206. Hierdoor is het nut van de RLR niet aangetoond.	De RLR heeft als doel om de oostwestverbinding tussen Katwijk, A44 en de A4 te verbeteren. Door de RLR zal de reistijd korter zijn en betrouwbaarder. De verkeersveiligheid zal door de komst van de RLR niet verslechteren, onder andere door het fysiek scheiden van modaliteiten, ook bij kruispunten. Hiervoor wordt verwezen naar de rapportage 'Kwalitatieve beoordeling verkeersveiligheid', bijlage bij het inpassingsplan.
Wijkraad Stevenshof	Het woonklimaat wordt door de aanleg van de RLR, met name voor de bewoners aan de Charlotte Kohlerpad en aan de Lotte Beesestraat, onevenredig zwaar aangetast. De kwaliteit van het woongebied van de Stevenshof verslechterd ernstig ten gevolge van door (vracht)verkeer veroorzaakte geluidsbelasting, luchtvervuiling, gevaarlijke stoffen, gezondheidsproblemen (daardoor) en aantasting van natuur, landschap, cultuurhistorie en recreatiegroen. Door de onevenredig nadelige gevolgen van het besluit aangaande het tracé is het door PS genomen besluit zonder nieuwe mitigerende maatregelen voor de bewoners van de wijk Stevenshof (m.n. die aan de Charlotte Kohlerpad en de Lotte Beesestraat) in strijd met artikel 3:4, tweede lid van de Awb. Verzocht wordt om nieuwe extra mitigerende maatregelen ter plaatse te treffen, of alsnog te kiezen voor een andere, minder belastende, infrastructurele oplossing.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Alternatievenafweging, verkeer, luchtkwaliteit, externe veiligheid, landschap, natuur en geluid. Voor alle relevante milieuaspecten wordt aan de wettelijke voorwaarden voldaan.
Wijkraad Stevenshof	Volgens het MER verbetert de ZnB variant de leefbaarheid. Dit is niet correct. In het MER wordt geconstateerd dat de ZnB variant de minst milieuvriendelijke variant is en kent een neutrale score toe aan de aspecten geluid en luchtkwaliteit. De leefbaarheid van de bestaande route verbetert in geringe mate t.o.v. de referentiesituatie van 2020, maar dit is nog steeds een verslechtering t.o.v. de bestaande situatie. De nieuwe route zorgt al helemaal voor een verslechtering t.o.v. de bestaande situatie. En gelet op het aantal hogere grenswaarden die moeten worden vastgesteld, verslechterd de leefbaarheid ook. Al met al wordt een significante toename van de leefbaarheid door de aanleg van de RLR	Bekeken vanuit een groter perspectief verbetert de leefbaarheid door de aanleg van de RijnlandRoute. Er zullen altijd gebieden zijn waar de gevolgen, zowel positief als negatief, in meer of mindere mate waarneembaar zijn. Een vergelijking met de bestaande situatie gaat niet op. Dan wordt immers voorbij gegaan aan de autonome ontwikkelingen (verkeersgroei, etc.); de ontwikkelingen die ook zonder aanleg van de

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	niet onderbouwd door de uitgevoerde onderzoeken.	RijnlandRoute worden gerealiseerd. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: MER, geluid en luchtkwaliteit
Wijkraad Stevenshof	Met de RLR wordt de reistijd tussen de A4 en de A44 3-5 minuten, i.p.v. 20 minuten in de huidige situatie. Reistijdverkorting is geen doel op zich van de RLR. De norm die in de Visie Ruimte en Mobiliteit wordt gehanteerd voor regionaal verkeer is 40 km/uur. Dat betekent dat de reistijd tussen Katwijk bij opwaardering van de N206 circa 15 minuten zou mogen bedragen. Uit het MER blijkt dat deze norm, zelfs bij sterk toegenomen hoeveelheid verkeer, al nagenoeg gehaald wordt met de variant ZnB-A, en er zijn nog verdere verbeteringen van de doorstroming denkbaar op de bestaande route. Hierdoor is de aanleg van de RLR niet noodzakelijk. De aanleg van de RLR zorgt alleen voor een iets efficiëntere route op de as Amsterdam-Den Haag. Voor het regionale verkeer levert de weg weinig reistijdwinst op vergeleken met een 'op kleine punten aangepaste' N206. Dit zou ook uit het MKBA onderzoek zijn gekomen, als er een goed uitgewerkte nulvariant was berekend (zie ook het oordeel van de Randstedelijke Rekenkamer over het MKBA uit 2007: een goede nulvariant is de bestaande situatie incl. een alternatief pakket van maatregelen en niet alleen de bestaande situatie).	Zoals indiener zelf ook aangeeft, is de reistijdverkorting geen doel op zich van de RijnlandRoute. Het is één van de doelen. Het tracé dat nu voorligt voldoet aan alle doelstellingen. De door indiener genoemde variant ZnB-A (no regret) voldoet daar niet aan. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Alternatievenafweging en nut en noodzaak
Wijkraad Stevenshof	De bereikbaarheid van Wassenaar en de A44 (c.q. de noordkant van Den Haag) verslechtert door de aanleg van de RLR. Op dit moment zijn er drie mogelijkheden om vanuit de Stevenshof in Wassenaar te komen: via de aansluiting Leiden-Zuid op de A44, via de oostelijke parallelweg (Rijksstraatweg) en via de westelijke parallelweg (Ommedijkseweg). Alleen de westelijke parallelweg blijft behouden. Deze is echter niet vormgegeven als volwaardige lokale verbinding, m.n. door de verkeerskundige situatie ter hoogte van de kruising Rozenweg/N44 Wassenaar. Dit is een bekend knelpunt, maar deze zal door het plan niet verbeteren. De voorgestelde wijziging van Leiden-Zuid (waarbij deze aansluit op de RLR en niet op de A44) biedt geen alternatief. De alternatieve vormgeving van knoop Maaldrift en afrit Leiden-Zuid biedt wel een kwalitatief goede verbinding met Wassenaar/N44.  Knoop Maaldrift wordt aanlegd als volledig knooppunt, terwijl uit de verkeersmodellen	In de Nota voorkeursalternatief is het alternatief "Zoeken naar Balans" gekozen. Daarin was in eerste instantie sprake van het volledig verdwijnen van de aansluiting Leiden Zuid. In overleg met de Wijkraad Stevenshof zijn daarna meerdere varianten onderzocht die allen voorzagen in het terugbrengen van de functionaliteit van Leiden Zuid, namelijk een halve aansluiting naar de A44 richting Wassenaar. Na beoordeling door Rijkswaterstaat zijn deze varianten afgevallen en heeft de provincie de mogelijkheid onderzocht om de aansluiting Leiden Zuid terug te brengen voor de richting Stevenshof - RLR - A4. Vanwege de betere vormgeving kon Rijkswaterstaat

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	<p>blijkt dat slechts een beperkt deel van het verkeer gebruik maakt van de relatie RLR-Wassenaar en vice versa. Een volledig knooppunt is daarom niet doelmatig. Verkeer richting Wassenaar kan prima via Leiden-Zuid worden afgewikkeld. Tevens wordt het landschap dan minder aangetast. Tevens maakt het aanleggen van een half knooppunt het eenvoudiger om het tracé verder van de Stevenshof af te leggen, wordt het mogelijk om de aansluiting Leiden-Zuid op de A44 te behouden en kan er eventueel voor een veel langere boortunnel gekozen worden. Dit voorstel is ook aan de provincie voorgelegd (zie voorstel 'Maaldrift optimaal'). Er is onvoldoende aangetoond waarom deze variant niet mogelijk zou zijn.</p>	<p>hiermee wel instemmen.</p>
<p>Wijkraad Stevenshof</p>	<p>Er ontbreekt een correcte analyse van de verkeersafwikkeling in de Stevenshof. Deze zal veranderen door het anders vormgeven van de op- en afrit Leiden-Zuid en het vervallen van één van de parallelwegen van de A44. Het NRM-verkeersmodel is ongeschikt voor het bepalen van effecten op lokaal niveau. Deze onbetrouwbaarheid blijkt ook uit de resultaten van de verkeersberekeningen voor de Stevenshof. Het gebruikte NRM-verkeersmodel blijkt op wijkniveau fouten te bevatten, op tenminste 4 punten zijn verbindingen ingetekend die niet zijn opengesteld voor autoverkeer (de bustunnel onder het spoor t.h.v. station De Vink, de Hoflandbrug over de Korte Vliet, de 'knip' in het Petronella Moenspad en de brug over de Veenwatering t.h.v. de Sara Trooststraat). Onvoldoende is dus in kaart gebracht wat de verkeerskundige gevolgen zijn van het plan voor de Stevenshof.</p>	<p>Het NRM heeft een lager detailniveau, hierdoor wordt de interne wijkontsluiting schematisch gemodelleerd en kunnen er hiaten ontstaan. Gekeken is echter naar de wijkontsluitingswegen en het verkeerseffect op deze wegen. Hier is een afname te zien, waardoor de RLR een positief effect heeft op de milieueffecten van wegen binnen de Stevenshof. De exacte locatie van deze positieve effecten is vervolgens niet van belang voor de resultaten.</p>
<p>Wijkraad Stevenshof</p>	<p>Geconstateerd wordt dat diverse ambities uit de Landschapsvisie niet zijn opgenomen in het O-PIP. Het gaat dan om nieuwe c.q. verbeterde langzaamverkeersverbindingen met Voorschoten en het gebied bij Valkenburgse Meer. Graag ziet indiener deze in het O-PIP opgenomen worden.</p>	<p>Uitgangspunt is dat langzaam verkeerverbindingen die worden doorsneden, worden hersteld en aldus binnen het plangebied vallen. De landschapsvisie biedt een totaalvisie, waarin ruimte is voor nog meer langzaam verkeerverbindingen. Deze zijn echter geen onderdeel van de scope van de RijnlandRoute en daarom niet meegenomen in de plannen. Overigens wordt in het huidige ontwerp rekening gehouden met een ecopassage, inclusief fietsverbinding bij knooppunt Ommedijk. Voor het overige wordt verwezen naar de</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Wijkraad Stevenshof	<p>Uit de dynamische verkeersmodelleringen blijkt dat t.a.v. alle ZnB varianten aanvullende maatregelen nodig zijn op het onderliggende wegennet in Leiden, in het bijzonder om de doorstroming ter hoogte van de Churchillaan/Haagweg te garanderen. Uit het O-PIP blijkt niet dat dergelijke maatregelen onderdeel zijn van het plan. Uit beantwoording van de inspraakreactie bij het VO-PIP blijkt dat dergelijke maatregelen niet genomen worden, maar dat de gemeente Leiden die voor haar rekening moet nemen. De gemeente Leiden heeft hier echter geen concrete plannen voor. Hierdoor voorziet het plan niet in een adequate verkeersafwikkeling en kan dus niet voldoen aan de doelstelling van de RLR. Verzocht wordt om het plan aan te passen zodat de afwikkelingsproblemen op de bestaande N206 effectief worden verholpen.</p>	<p>thematische beantwoording: Landschap</p> <p>Indiener doelt op de dynamische verkeersmodelleringen die in het kader van het MER 2<sup>e</sup> fase zijn uitgevoerd. De aanleg van de RijnlandRoute zorgt voor een 20% afname van de intensiteiten in 2030 op de Churchillaan ter hoogte van de Haagweg in vergelijking met de autonome situatie in 2030. Dit betekent dat door de aanleg van de RijnlandRoute de toekomstige problematiek ter hoogte van de kruising wordt verlicht. Daarnaast zijn er met de gemeente Leiden afspraken gemaakt voor eventuele additionele maatregelen. De benodigde procedures hiervoor worden door de gemeente Leiden voorbereid en uitgevoerd. Vanwege het positieve effect van de Rijnlandroute op de problematiek (afname van de intensiteiten) valt dit verder buiten de scope van de RijnlandRoute.</p>
Wijkraad Stevenshof	<p>Onterecht wordt het begrip 'robuustheid' gelijkgeschakeld met de aanleg van een nieuwe weg. Een verbetering van de robuustheid kan ook worden bereikt door andersoortige maatregelen, zoals het verbeteren van de kwaliteit van bestaande verbindingen. De aanleg van een nieuwe weg kan ook leiden tot vermindering van de robuustheid, doordat extra knooppunten en weefvakken juist de bestaande infrastructuur gevoeliger maken voor verstoringen. Indien de rekenmethode van KiM wordt toegepast is niet zonder meer vast te stellen dat de robuustheid op het hoofdwegennet gebaat is bij de aanleg van een nieuwe verbinding, zoals ook uit de berekening van de heer Swertz (Burgernotitie RLR) is gebleken. De provincie had dit onderzoek kunnen herhalen om daarmee de stelling dat het wegennet robuuster wordt adequater te kunnen onderbouwen. Aangezien dit niet is gebeurd, kan ook niet hard gemaakt worden dat de RLR nut heeft voor het bereiken van de doelstelling om het wegennet robuuster te maken.</p>	<p>De methodiek van het KIM is primair ontwikkeld om robuustheid of betrouwbaarheid te moneteriseren binnen een MKBA. Dit op basis van een berekening van kans * gevolg. Binnen de afweging van verschillende alternatieven moet naast de betrouwbaarheid van het wegobject (de RijnlandRoute) ook gekeken worden naar de betrouwbaarheid van het gehele verkeerssysteem (OWN en HWN). Denk hierbij aan scheiding van regionaal en doorgaand verkeer en het bieden van een alternatief bij incidenten op een verbinding. Deze laatste netwerkbrede afweging heeft bij de uiteindelijke score van de robuustheid binnen het project RijnlandRoute zwaar meegewogen en geleid tot</p>



Naam	Zienswijze	Beantwoording
		de keuze voor ZnB. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Alternatievenafweging en nut en noodzaak
Wijkraad Stevenshof	<p>De alternatieven zijn onvoldoende onderzocht t.b.v. de keuze van het voorkeursalternatief. Naast het Churchillalternatief hadden minstens twee andere alternatieven moeten worden uitgewerkt om tot een werkelijk evenwichtige belangenafweging te komen, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ een 'no regret' of nul-plus variant had volledig moeten worden meegenomen in o.a. de MKBA. Immers, uit het MER blijkt duidelijk dat een groot deel van het probleemoplossend vermogen komt uit deze maatregelen.</li> <li>▪ een volledige ondertunneling van het N206 tracé tussen Leiden-West en de A4 is niet uitgewerkt. Dit kwam wel uit het MER naar voren. Er is echter gekozen om de Churchillvariant verder uit te werken. Toen deze niet haalbaar bleek te zijn, had de variant voor een volledige ondertunneling alsnog onderzocht moeten worden (aangezien deze veel van de nadelen van de Churchillavenue niet kent maar wel de voordelen). Verder had er op het moment dat er gekozen werd voor een boortunnel voor de ZnB variant opnieuw overwogen moeten worden of een dergelijke boortunnel ook op een andere plaats had kunnen worden aangelegd. Een boortunnel leidt immers tot minder aantasting van het landschap, betere milieueffecten en minder kosten.</li> </ul>	Voor wat betreft een volledige ondertunneling van het N206 tussen Leiden-West en de A4 geldt dat PS niet besloten hebben een dergelijk alternatief mee te nemen in het MER 2 <sup>e</sup> fase (zie ook de voorgeschiedenis in de toelichting van het PIP). Het Churchill Avenue (gefaseerd) alternatief is vervolgens meegenomen in het MER 2 <sup>e</sup> fase. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
Wijkraad Stevenshof	De Nota Voorkeursalternatief (NVA) wemelt van fouten en selectieve interpretaties van o.a. milieueffecten. De ZnB variant is veel positiever beschreven dan de feiten in de onderliggende onderzoeken rechtvaardigen en essentiële tekortkomingen zijn gemaskeerd danwel vooruit geschoven naar de volgende onderzoeksfase. Bij de beoordeling van Churchill Avenue is precies het omgekeerde gebeurd, namelijk het uitvergroten van de negatieve aspecten. Eveneens zijn hierbij selectieve, onvolledige en onjuiste weergaves gebruikt van feiten o.a. ten aanzien van luchtkwaliteit, tunnelveiligheid, toekomstvastigheid, robuustheid en kosten. Voor de ZnB variant is een sober ontwerp als uitgangspunt genomen en bij de Churchillavenue zijn juist niet noodzakelijke dure aanvullende maatregelen als uitgangspunt genomen. Daarnaast is	De provincie kan zich niet vinden in de kritiek van indiener. PS hebben op basis van de Nota voorkeursalternatief een weloverwogen besluit kunnen nemen. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Alternatievenafweging, MER en economische uitvoerbaarheid.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	<p>het MKBA onvolledig (er ontbreekt een goed uitgewerkt nulalternatief) en is essentiële informatie ten aanzien van tunnelveiligheid niet betrokken bij het besluit. Daarnaast wijkt de ZnB variant af van het O-PIP. De bouwkosten zijn significant toegenomen als gevolg van uitvoeringen van een aantal moties van PS die tegelijkertijd met de keuze van het voorkeursalternatief zijn aangenomen. Door deze aanvullende maatregelen en de daaruit voortvloeiende extra kosten niet te betrekken in de afweging tussen de alternatieven, is er geen sprake van een eerlijke vergelijking met andere alternatieven.</p>	
Wijkraad Stevenshof	<p>De verbindingsweg A44-A4 ter hoogte van de Stevenshof ligt erg dicht op de woningen aan de Lotte Beesestraat en de Charlotte Kohlerpad. Het tracé kan een stuk zuidelijker gelegd worden, zeker nu de bovengrondse 'dwangpunten' - door de keuze van een boortunnel - geen rol van betekenis meer spelen. Er ontbreekt een deugdelijke motivering waarom het noodzakelijk is om de weg zo dicht bij de woningen aan te leggen, waardoor de overlast groter wordt dan strikt noodzakelijk is.</p>	<p>In de Nota Voorkeursalternatief is gekozen voor " Zoeken naar Balans" waarbij als uitgangspunt is gehanteerd dat het Knooppunt Ommedijk (voorheen Maaldrift) zo ver mogelijk naar het noorden gesitueerd moet worden. Reden hiervoor is het open houden van de mogelijkheid voor een Faunapassage in het knooppunt. Inmiddels is deze faunapassage toegevoegd aan het ontwerp. Door de keuze van een verdiepte ligging zijn de effecten op de woningen aan Charlotte Kohlerpad al gemitigeerd.</p>
Wijkraad Stevenshof	<p>De verbindingsweg A44-A4 ligt over het algemeen op 6 of meer meter onder het maaiveld. Waarom de weg ter hoogte van de woningen aan de Lotte Beesestraat en omgeving op 4 meter diepte komt te liggen is onduidelijk. Door de 'hobbel' wordt de helling van de boortunnel onnodig verlengd, wat vooral zal leiden tot terugvalsnelheid van stijgend vrachtverkeer en dus lichtverstrooiing en extra geluidsbelasting. Het is logischer om overal een diepte van 6 meter aan te houden, ook bouwtechnisch gezien. Tevens kunnen dan horizontale geluidsschermen worden toegepast i.p.v. verticale of om (nu of later) een deel van het tracé alsnog te overkluisen.</p>	<p>Geluidsschermen ter hoogte van Stevenshof zijn niet nodig, uitgezonderd langs de A44. De geringere diepte van 4 meter is een gevolg van het kostenbeeld. In dit kader wordt ook verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp</p>
Wijkraad Stevenshof	<p>Door de aanleg van de RLR ontstaat een 'restgebied' tussen de Stevenshof en de nieuwe verbindingsweg. Verzocht wordt het gebied zodanig te bestemmen dat verdere 'transformaties' naar niet groene bestemmingen onmogelijk worden, zodat het bestaande landschap zoveel mogelijk zijn karakter behoudt.</p>	<p>Behoudens enkele inpassingen zijn in het gebied geen verdere ontwikkelingen voorzien. Dit is de reden dat een groot deel van het gebied buiten het plangebied van het PIP / TB valt en derhalve niet is betrokken in de scope van het project. Het project voorziet dus niet</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
		in transformatie van het gebied.
Wijkraad Stevenshof	Indiener heeft een aanvullende zienswijze ingediend, bestaande uit diens zienswijze op de OTB's RijnlandRoute en een aanvulling op diens zienswijze op het O-PIP.	Voor de beantwoording van de zienswijze op de OTB's wordt verwezen naar de Nota van Antwoord OTB's RijnlandRoute. De beantwoording van de aanvulling op de zienswijze op het O-PIP is in deze Nota van Antwoord opgenomen.
Wijkraad Stevenshof	Zowel in onze zienswijze op het O-PIP als in onze zienswijze op het OTB hebben wij bezwaar geuit tegen de wijze van opsplitsing van het project RijnlandRoute in meerdere planologisch-juridische besluiten en in het bijzonder tegen het kennelijke gevolg daarvan dat ook separate, niet gelijktijdige zienswijzenprocedures worden doorlopen. De terinzagelegging van de OTB A4 en OTB A44 is ingegaan exact één dag na afloop van de terinzagelegging van het O-PIP. Dat kan haast niet op toeval berusten, waarmee u kennelijk bewust belanghebbenden hebt gehinderd in het effectief inspreken op wat u zelf altijd als één integraal plan heeft beschouwd. Immers, als de beide procedures elkaar zo kort opvolgen in tijd, was het ook mogelijk geweest om deze deels of volledig te laten overlappen, zodat belanghebbenden binnen de officiële termijn een voldragen zienswijze kunnen indienen. Nu dwingt u ons om een aanvullende zienswijze in te dienen waarvoor de kans aanzienlijk is dat u deze op formele gronden terzijde legt. Dit terwijl de aanvullende punten die wij in deze zienswijze aanvoeren voor ons wel degelijk zwaarwegend zijn en relevant voor de verdere procedure, waarin wij geacht worden onze eventuele bezwaargronden reeds in de zienswijze te hebben aangegeven.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
Wijkraad Stevenshof	In onze eerdere zienswijze gaan wij reeds uitgebreid in op de onderbouwing van het voorkeursalternatief. In het bijzonder de onderbouwing van de voorkeursbeslissing en een deugdelijke MKBA zijn volgens de MIRT-spelregels noodzakelijk om de verstrekking van het gebiedsbudget te verantwoorden. Wij komen tot de conclusie dat de MIRT-voorkeursbeslissing inhoudelijk niet voldoende is onderbouwd én dat de provinciale MKBA voor de RijnlandRoute niet voldoet aan de criteria die het Rijk stelt. Wij verwijzen hiervoor naar de zienswijze op het OTB. Onderbouwing van het voorkeursalternatief en verstrekking van het gebiedsbudget.	Rijk en provincie zijn van mening dat de MIRT-voorkeursbeslissing inhoudelijk voldoende is onderbouwd. De MKBA is uitgevoerd volgens de OEI-systematiek. Er is geen reden om aan te nemen dat deze MKBA niet voldoet aan de criteria die het Rijk stelt.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Wijkraad Stevenshof	<p>Wij voerden in onze zienswijze op het O-PIP reeds aan dat bij de RijnlandRoute sprake is van een substantiële overschatting van de baten. Dit wordt inmiddels bevestigd door het CPB, zoals wij ook in onze zienswijze op het OTB hebben opgenomen. Het CPB adviseerde in een <i>door het ministerie van I&amp;M gevraagde</i> second-opinion op het voorkeursalternatief Verbreding A27/A12 Ring Utrecht om deze verbreding uit te stellen, met als voornaamste reden dat er zeer grote onzekerheid bestaat over het rendement van de investering. Voor de RijnlandRoute zijn de oorspronkelijke groeiscenario's gehanteerd, en is de conclusie van het CPB in nog sterkere mate van toepassing. Daarmee staat voor ons onomstotelijk vast dat uiterste voorzichtigheid is geboden met het overhaast investeren in een oplossing waarvan het maatschappelijk rendement uiterst onzeker is.</p>	<p>In 2012 is een MKBA opgesteld waarin de alternatieven Zoeken naar Balans en Churchill Avenue zijn vergeleken. In zowel het hoge GE-scenario als het lage RC-scenario scoort het alternatief Zoeken naar Balans gunstiger dan het alternatief Churchill Avenue. Het MKBA heeft samen met o.a het MER een rol gespeeld in de keuze voor het voorkeursalternatief. Zie hiervoor ook de Nota Voorkeursalternatief RijnlandRoute. Een heroverweging is niet aan de orde, ook de verkeersintensiteiten geven hiertoe geen aanleiding. De gehanteerde groeiscenario's zijn nog steeds valide en de omvang van het verkeer zal in 2030 zeker binnen de bandbreedte van de beide WLO – scenario's GE en RC vallen.</p>
Wijkraad Stevenshof	<p>Op basis van het OTB constateren wij dat voor de verbindingsweg A4-A44 onterecht twee verschillende normensets worden gehanteerd voor de berekening van geluidseffecten. Op de grens tussen O-PIP en OTB verandert de verbindingsweg ineens van 'nieuw aan te leggen provinciale weg' in 'te reconstrueren hoofdweg'. Deze andere interpretatie van de geluidsnormen heeft gevolgen voor de te hanteren grenswaarde voor aanzienlijke aantallen woningen in de Stevenshof</p>	<p>In het TB-besluit A44 zijn dezelfde uitgangspunten in het akoestisch onderzoek gehanteerd als in het OTB. In het akoestisch onderzoek van het PIP is een aanpassing gedaan, waardoor een deel van de verbindingsweg zowel onder de WM als onder de Wgh wordt getoetst. Op deze wijze is de bescherming volgens de WM en de Wgh van toepassing. Voor dit wegdeel is dan ook vanuit twee akoestische onderzoeken een (dubbele) maatregelafweging van toepassing. In het akoestisch onderzoek van het PIP is de zogeheten kwadranten methode toegepast, conform de Wgh voor de nieuwe verbindingsweg. Indien de Rijksweg A44 nog steeds onder het regime van de Wgh (en niet onder de WM) valt zou voor dit (bestaande A44) deel van de weg een zogeheten reconstructie-toets worden uitgevoerd. Dit is een</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
		andere juridische bescherming dan degene die nu door de WM (GPP) wordt geboden. Sinds 2012 is de WM van toepassing zodat voor de Rijksweg (en het deel van de "verbinding" dat bij het Rijkswegennet hoort) aan deze wet wordt getoetst. Er worden hier extra geluidsreducerende maatregelen toegepast in het TB t.o.v. het OTB. Op de verbindingbogen van het Rijksweggedeelte komt nu geluidsreducerend asfalt (dunne deklaag B) en er wordt een extra scherm langs de hoofdrijbaan van de A44 aangebracht.
Wijkraad Stevenshof	Wij voerden al aan dat de positieve effecten van de RijnlandRoute op verkeersveiligheid marginaal zijn. Uit het OTB blijkt dat er dermate veel knelpunten ten aanzien van de verkeersveiligheid zijn op met name de A44 en delen van de nieuwe verbinding A44-A4 dat het onverantwoord is om deze tracédelen op deze manier aan te leggen.	Het wegontwerp is op onderdelen geoptimaliseerd, waaronder op de punten ten aanzien van verkeersveiligheid. Het huidige ontwerp is verkeersveilig. In dit kader wordt verwezen naar de rapportage 'Kwalitatieve beoordeling verkeersveiligheid', bijlage bij het inpassingsplan.
Wijkraad Stevenshof	In onze zienswijze op het OTB A44 voeren wij aan dat het Rijk op een onverantwoorde manier omgaat met de belangen van de ecologische hoofdstructuur en de weidevogelgebieden die niet in lijn is met de provinciale verordeningen op dit gebied. Aangezien het hier om een primaire verantwoordelijkheid van de provincie gaat, dient u er voor te zorgen dat deze verordeningen onverkort worden gehandhaafd. Het enkele feit dat dit deel van het tracé onder verantwoordelijkheid van het Rijk wordt aangelegd mag niet betekenen dat de provinciale verordening terzijde wordt gelegd. Immers, de provincie wordt ook in de toelichting van het OTB aangewezen als initiatiefnemer en primaire verantwoordelijke voor het project RijnlandRoute.	Het A44-deel van de RijnlandRoute doorkruist de Ecologische Verbindingszone Ommedijk (Maaldrift). Bij knooppunt Ommedijk wordt een eco-passage aangelegd, bestaande uit een fiets-ecotunnel onder de A44, een zone met hoog gras en struiken en een greppel (wadi) en een aansluitende passage over de verbindingsweg. Met de aanleg van een fiets-ecotunnel wordt tegemoet gekomen aan de wens tot een grotere faunapassage in combinatie met een recreatieve verbinding. De Papenwegse polder kent verschillen in dichtheid van broedparen, waarbij het deel tussen de Nieuwe Weg en de Stevenshof een hoger broedsucces heeft. Welke factoren hiervoor verantwoordelijk zijn is niet

Naam	Zienswijze	Beantwoording
		<p>eenvoudig te duiden. In dit gebied zal de RijnlandRoute worden aangelegd. De oppervlakte van de weg wordt geheel gecompenseerd. Voor de versturende werking van de weg, die hier verdiept ligt, wordt op basis van verkeersintensiteit en geluidverstoring conform het provinciaal beleid, een te compenseren oppervlakte berekend. In deze berekening is rekening gehouden met de niet-normaalverdeling van de broedparen en het hogere broedsucces in het noordelijk deel van de polder.</p>
Wijkraad Stevenshof	<p>Een van onze kritiekpunten uit de zienswijze op het O-PIP was het ontbreken van gedetailleerde resultaten uit het verkeersmodel. Inmiddels heeft u – na sluiting van de inspraaktermijn - deze resultaten gepubliceerd op de provinciale website voor de RijnlandRoute. Wij willen hier in deze aanvullende zienswijze een aantal zaken over opmerken:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De verkeersintensiteiten op het onderliggend wegennet zoals berekend in het MER wijken tientallen procenten af van die berekend in het NRM, zowel naar boven als naar beneden. Daarmee is voor ons definitief vast te komen staan dat het MER gebaseerd is op dusdanig afwijkende verkeersberekeningen, dat het niet geschikt is ter onderbouwing van het OTB en O-PIP.</li> <li>2. De in het O-PIP en OTB vermelde afname van verkeersintensiteiten van ca. 20% op de bestaande route is vooral toe te rekenen aan afname gedurende de 'restdag', buiten de spitsuren. In de spitsuren is de afname veel minder (op veel wegvakken minder dan 10%) of is zelfs sprake van een (soms fikse) toename. Wij wijzen u erop dat de RijnlandRoute geacht wordt een probleem op te lossen dat gerelateerd is aan knelpunten die op het onderliggende wegennet optreden in de spitsuren. Een oplossing waarvoor het grootste effect optreedt buiten de spitsuren is ons inziens geen geschikte oplossing. Immers, gedurende de restdag zijn er geen problemen met de verkeersafwikkeling.</li> <li>3. Soortgelijke modelfouten als die wij reeds constateerden voor het onderliggende</li> </ol>	<p>Vooropgesteld, de resultaten van het verkeersmodel zijn vlak na de start van de terinzage legging van het O-PIP gepubliceerd op de projectwebsite. Bij de vaststelling van het PIP en de daarop volgende terinzage legging worden de resultaten opnieuw op de projectwebsite gepubliceerd.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Er zijn inderdaad verschillen in de resultaten van het RVMK, respectievelijk het NRM. Dat is in de toelichting van het PIP nader toegelicht als ook in de thematische beantwoording: Verkeer. Tevens wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER</li> <li>2. De hoge intensiteiten in de spitsen worden veroorzaakt door het relatief hoge gehalte bestemmingsverkeer op de huidige N206 route (Churchillaan), ook in de autonome situatie. Dit verkeer zal in alle gevallen en alle varianten gebruik blijven maken van het Onderliggende Wegennet. Overigens is een ander belangrijk knelpunt de leefbaarheid, deze verbetert wel door</li> </ol>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	<p>wegennet in de Stevenshof óók blijken te bestaan rondom de Lelylaan. Het verkeersmodel bevat directe verbindingen tussen de Morsweg en de Lelylaan, en tussen de Damlaan en de Lelylaan. Uit de modelresultaten blijkt dat zeer aanzienlijke hoeveelheden motorvoertuigen gebruik maken van deze niet bestaande verbindingen. Als deze verbindingen worden verwijderd uit het model, verandert dit de verkeersafwikkeling rondom de Lelylaan aanzienlijk. Een van doelstellingen van de RijnlandRoute is het opheffen van verkeersknelpunten op de N206, waarvan de Lelylaan integraal deel uitmaakt. Dan mag toch op zijn minst verwacht worden dat het verkeersmodel op dit punt volledig en juist is.</p>	<p>een afname in de restdag.</p> <p>3. Het NRM heeft een lager detailniveau, hierdoor wordt de interne wijkontsluiting schematisch gemodelleerd en kunnen er hiaten ontstaan. Gekeken is echter naar de wijkontsluitingswegen en het verkeerseffect op deze wegen. Hier is een afname te zien, waardoor de RLR een positief effect heeft op de milieueffecten van wegen binnen Leiden. De exacte locatie van deze positieve effecten is vervolgens niet van belang voor de resultaten.</p>
<p>Bewoners Maria Rutgersweg 94-120</p>	<p>De groep sluit zich aan bij de zienswijzen van: Wijkraad Stevenshof te Leiden, Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute en Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten. Over dit onderwerp ontvangt u separaat ook een gezamenlijke zienswijze van een aantal personen.</p>	<p>Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijzen.</p>
<p>Bewoners Maria Rutgersweg 94-120</p>	<p>Het poldergebied van Duin Horst en Weide vormt een belangrijke factor voor leefbaarheid in de stad Leiden. De RLR beperkt de beleving van de natuur en leidt tot zichtverstoring. De openheid landschap moet zo min mogelijk worden verstoord. Duisternis moet worden beschermd.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap</p>
<p>Bewoners Maria Rutgersweg 94-120</p>	<p>Door de meer westelijk gelegen tunnelmond worden meer gezondheidsrisico's op een kleinere groep afgewend. Er is voorafgaand onderzoek naar gezondheidsrisico's nodig.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Gezondheid</p>
<p>Bewoners Maria Rutgersweg 94-120</p>	<p>Indieners verwachten van de provincie een actieve opstelling i.v.m. de waardedaling van woningen.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.</p>
<p>Bewoners Maria Rutgersweg 94-120</p>	<p>De oostelijke parallelweg langs de A44 naar Wassenaar verdwijnt. Deze zou weer teug moeten komen.</p>	<p>In de Nota voorkeursalternatief is het alternatief "Zoeken naar Balans" gekozen. Hierin is de oostelijke parallelweg komen te vervallen.</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Bewoners Maria Rutgersweg 94-120	Het O-PIP gaat niet in op hinder tijdens de uitvoeringsfase.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
Bewoners Maria Rutgersweg 94-120	Het vervoer van gevaarlijke stoffen verplaatst zich van de A12 naar de RLR en zal t.o.v. HS toenemen. Is wel voldoende rekening gehouden met de effecten op de bewoners van de Stevenshof?	Het gehele tracé en omgeving van de RijnlandRoute, waaronder Stevenshof, is in het kader van het externe veiligheidsonderzoek beschouwd. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Externe veiligheid
Bewoners Maria Rutgersweg 94-120	Indien de verlenging van de tunnelmond niet mogelijk is, dan de tunnelbak zo uitvoeren dat tussen de geboorde tunnel onder de spoorlijn en de weg onder het aquaduct van de Veenwatering, de weg horizontaal loopt. Hierdoor worden extra hellingen vermeden. De tunnelbak zou aan de bovenkant met betonnen balken gestempeld kunnen worden. Dit zal leiden tot een lagere geluidsproductie door het verkeer en ook tot minder emissies naar de lucht. Op de stempelbalken kunnen horizontale geluidsschermen worden aangebracht om het geluidsniveau verder te reduceren.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Wegontwerp en geluid
Bewoners Maria Rutgersweg 94-120	De wanden van de tunnelbak en van de eventueel kunnen te plaatsen horizontale geluidsschermen kunnen van een akoetisch dempende oppervlakte worden voorzien. Het wegdek kan van stil asfalt (ZOAB) worden voorzien.	Uit de berekeningen voor het PIP blijkt dat met het toepassen van geluidreducerend wegdek en de afschermende werking van de verdiepte ligging, overschrijdingen van de grenswaarden worden voorkomen.
Bewoners Maria Rutgersweg 94-120	Als PZH niet zelf kiest voor het doortrekken van de tunnel tot de A44, dan s.v.p. de aannemers de kans geven dit te doen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp



Naam	Zienswijze	Beantwoording
Bewoners Kappeynestraat 3, 5, 13, 15	U hebt als BG van (het grootste deel van) de RijnlandRoute er voor gekozen om het O-PIP ter inzage te leggen gedurende een termijn die u blijkbaar het beste uit kwam. U hebt geen moeite gedaan om die termijn tegelijk te doen verlopen met de OTB's van de minister van I&M. Wij vinden die minachting voor de burger werkelijk verbijsterend. Die door u gekozen procedure leidt ertoe dat zeer vele belanghebbenden in hun belangen worden geschaad en is derhalve in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel. Immers, door gebrek aan inzicht in 'het totaal plaatje' inclusief de integrale, al dan niet cumulatieve gevolgen voor hun woonomgeving van de te treffen, onlosmakelijk met elkaar verbonden provinciale en rijksinfrastructurele maatregelen is het voor hen onmogelijk om een goed afgewogen, voldragen zienswijze in te dienen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
Bewoners Kappeynestraat 3, 5, 13, 15	Wij verzoeken u dan ook ten minste een nieuwe, tweede terinzageleggingstermijn van uw ontwerp-inpassingsplan te bepalen en wel minimaal tot het einde van de zeer binnenkort door de minister te bepalen terinzageleggingstermijn van haar ontwerp- Tracébesluit c.q. een nadere termijn te bepalen tot minimaal het einde van die 'rijkstermijn' voor het aanvullen van de reeds ingediende zienswijzen op het ontwerp-inpassingsplan.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
Bewoners Kappeynestraat 3, 5, 13, 15	Het besluit van Provinciale Staten is genomen in strijd met het verbod van vooringenomenheid van een bestuursorgaan bij zijn taakvervulling, zoals verwoord in artikel 2:4, eerste lid van de Algemene wet bestuursrecht en is dus onrechtmatig. Omdat voor de leden van PS ten tijde van die besluitvorming geen mogelijkheid tot een 'ongebonden', onbevooroordeelde tracékeuze, maar waren de statenleden van meet af aan genoopt tot een keuze voor ZnB in het besef dat bij een óndere keuze géén half miljard aan rijks gelden beschikbaar zou komen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
Bewoners Kappeynestraat 3, 5, 13, 15	De zuidrand Stevenshof is tot op heden gevrijwaard van verstoring van de woonomgeving tengevolge van door (vracht)verkeer veroorzaakte geluidbelasting, luchtvervuiling, gevaarlijke stoffen, gezondheidsproblemen (daardoor) en aantasting van natuur, landschap, cultuurhistorie en recreatiegroen. Het voorgestelde tracé RLR leidt op alle voornoemde aspecten tot een dramatische feitelijke verstoring van hun tot nu toe 'maagdelijke' woonomgeving. Het MER echter concludeert echter t.a.v. geluid, lucht, gevaarlijke stoffen, gezondheid dat de varianten leiden tot een neutraal milieueffect of zelfs tot een verbetering. Die constatering wordt veroorzaakt door de bij elk aspect	In zowel het O-PIP als het OTB zijn de milieu effecten beschreven en is aangegeven op detailniveau wat de effecten zijn en of aan de wettelijke normen wordt voldaan. Voor de verdere beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: MER en procedure

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	<p>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. Echter, door niet de feitelijke toekomstige effecten te beschrijven ten opzichte van de referentiesituatie van i.e. de zuidrand van de Stevenshof zijn de daadwerkelijke en voor de Lotte Beesestraat en Charlotte Köhlerpad werkelijk onevenredige milieugevolgen voor dat 'onderdeel van het studiegebied' volledig onbelicht gebleven.</p>	
<p>Bewoners Kappeynestraat 3, 5, 13, 15</p>	<p>Wij verzoeken u dan ook dergelijke nieuwe extra mitigerende maatregelen te treffen, bijv. ten minste een horizontaal geluidscherm over het niet-ondertunnelde wegdeel.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp</p>
<p>Bewoners Kappeynestraat 3, 5, 13, 15</p>	<p>Gezien de zeer nauwe samenhang tussen de provinciale en rijksinfrastructurele maatregelen en de - in sommige situaties zelfs onevenredig - ernstige nadelige gevolgen voor de vele bewoners van de zuidrand van de Stevenshof verzoeken wij u (direct) na de ingebruikneming van de RijnlandRoute tegelijk met de minister van /&amp;M bovengenoemde opleveringstoets te verrichten voor het - veel grotere - provinciale infrastructuurde deel.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase</p>
<p>Bewoners Kappeynestraat 3, 5, 13, 15</p>	<p>Hierbij verzoeken wij u het tunnel dienstgebouw zo laag als mogelijk vorm te geven en binnen het zoekgebied zoveel mogelijk naar het westen te verschuiven, zodat het vanuit de Stevenshof gezien achter het reeds bestaande hakhoutbosje en dus (meestal) uit het zicht komt te liggen. Wij gaan ervan uit dat het in elk geval - in tegenstelling tot het 'het platteland verrommelende' manegegebouw - in zijn geheel opgaat in het coulissenlandschap door middel van volledig camouflerende (inheemse) beplanting.</p>	<p>Met de verlenging van de tunnel is het dienstgebouw mee opgeschoven. De grootte van het dienstgebouw en de mogelijke inrichting van het gebied er om heen is opgenomen in het landschapsplan. In het PIP wordt dit planologisch mogelijk gemaakt.</p>
<p>Bewoners Kappeynestraat 3, 5, 13, 15</p>	<p>U stelt voor om kleine ommetjes in de groene gebieden i.e. vanuit de Stevenshof langs de Dobbewatering toe te voegen. Versterking van de belevingswaarde van het - helaas door de RijnlandRoute deels geasfalteerde - oorspronkelijk groene gebied voor burgers lijkt ook ons een nobel doel, maar wel verzoeken wij u daarbij ter minimalisering van weidevogelverstoring de volgende noties in acht te nemen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ het boerenland-wandelpad is onverhard;</li> <li>▪ wordt via een bermstoot gescheiden van het overige weidevogelgebied;</li> <li>▪ is alleen voor wandelaars en alleen buiten het weidevogel broedseizoen</li> </ul>	<p>Bij de tracerings- en inrichting van paden wordt rekening gehouden met de aanwezige flora en fauna en het agrarisch gebruik. Het ommetje vanuit Stevenshof zoals voorgesteld in het O-PIP is mede naar aanleiding van uw zienswijze aangepast om verstoring van weidevogels en agrarisch gebruik te verminderen. Het wandelpad in de polder zal voor recreatief gebruik gesloten zijn in het broedseizoen. Voor het overige</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	<p>opengesteld;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ fietsers, ruiters en honden worden van het pad geweerd via 'rasters en sluizen';</li> <li>▪ ter minimalisering van het risico op 'verblijfsrecreatie' worden er langs het pad geen bankjes geplaatst;</li> <li>▪ het pad wordt zo laag mogelijk gesitueerd en zo natuurvriendelijk/landschappelijk mogelijk ingepast.</li> </ul>	<p>wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap</p>
<p>Bewoners Kappeynestraat 3, 5, 13, 15</p>	<p>Indiener noemt het rapport "Weidevogelinventarisatie van de weilanden tussen Den Haag, Katwijk en Leliden", opgesteld door Natuuronderzoeksbureau Remeus in 2013 in opdracht van de Agrarische Natuurvereniging Santvoorde. Volgens dat rapport valt bij een vergelijking tussen de verschillende polders in de directe omgeving op, dat met name de Papenwegse polder en de Zuidwijkse polder een hoge weidevogeldichtheid kennen, hetgeen overigens ook u niet onbekend is. Zeer opmerkelijk is - volgens het rapport - de steeds zichtbaarder wordende concentratie van weidevogels ten zuiden van de wijk Stevenshof en rond de Nieuwe Weg in de Papenwegse &amp; Zuidwijkse Polder. De vier primaire weidevogelsoorten Scholekster, Kievit, Grutto en Tureluur concentreren zich steeds meer rond de Veenwatering ten noorden van de Nieuwe Weg. En juist in een dergelijk gebied projecteert u een niet-ondertunnelde weg. De ingreep in dat gebied is in strijd met de eigen Verordening Ruimte. Mocht die aanleg evenwel door u worden doorgezet, dan verzoeken wij u om ten minste de verstoring door het weggeluid te minimaliseren door middel van een horizontaal geluidscherm over het niet-ondertunnelde wegdeel.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Wegontwerp, natuur en geluid</p>
<p>Bewoners Kappeynestraat 3, 5, 13, 15</p>	<p>Uw Mitigatieontwerp in paragraaf 2.2 stelt dat door de verdiepte ligging en de aangepaste verlichting de verstoring van weidevogels zal verminderen ten opzichte van een uitvoering op maaiveld. Uiteraard, maar een maaiveldligging als referentie is niet meer van deze tijd. Het landschapsplan stelt nog voor om in het kader van mitigerende maatregelen het bestaande plas-drasgebiedje uit te breiden. Nu dit gebied zo zwaar getroffen wordt, verzoeken wij u daarnaast om in het resterende deel van het getroffen weidevogelgebied de grondwaterstanden omhoog te doen brengen en natuurvriendelijke oevers/bermstroken, kruidenrijke graslandranden en bloemrijk grasland aan te leggen ter versterking van de foerageermogelijkheden van de weidevogels. Uiteraard naast een</p>	<p>Het mitigatie ontwerp gaat uit van optimale compensatiemogelijkheden. In deze polder is de situatie complex. Verstoring maakt dat het niet direct de meest geschikte locatie is om alle compensatie te realiseren. De grondwaterstand verhogen zou, als dat al technisch mogelijk is, betekenen dat agrarisch beheer ernstige belemmeringen ondervindt en dat percelen feitelijk uit productie worden genomen. Hiervoor bestaat geen draagvlak in deze polder.</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	nadrukkelijker door de provincie geregisseerd agrarisch natuurbeheer, zoals met name uitgestelde maaidatum en mozaiekbeheer	Daarom is gekozen voor het uitvoeren van een deel van de maatregelen elders.
Stichting Horst en Voorde	De effecten van de RLR raken de statutaire doelen van de stichting, namelijk de instandhouding en versterking van de natuur- en landschapswaarden van de in de gemeenten Wassenaar en Voorschoten gelegen Koninklijke Landgoederen De Horsten, het Landgoed Duivenvoorde, het Landgoed Zuidwijk en Santhorst en van de daar tussenin of nabij gelegen gronden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap
Stichting Horst en Voorde	De stichting waardeert de keuze voor de ondertunneling en de verdiepte ligging in de Papenwegse Polder. De stichting vindt dat hierbij wel gezorgd moet worden dat de verlichting en de bebording boven de weg niet boven het maaiveld uitkomen, wat alsnog kan leiden tot verstoring van het landschap. En daarnaast wil de stichting dat bij het aquaduct voor de Veenwatering niet alleen het water, maar ook de oevers en de kaden over de weg heen doorlopen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap
Stichting Horst en Voorde	De uitwerking van het knooppunt Maaldrift in het landschapsplan en het mitigatieontwerp is volgens de stichting onvoldoende. De beoogde faunabuizen zijn maar voor enkele soorten geschikt, er is geen koppeling gezocht met de gewenste fietsverbinding. Graag ziet de stichting een plan waarin de ecologische en recreatieve doelen zijn gekoppeld. Maaldrift ligt hiervoor op een zeer strategische locatie in de regionale economische, recreatieve en landschappelijke structuur. De nu beoogde oplossing vergroot de barrierewerking van de N44 en vermindert de 'leesbaarheid' van het landschap. Er moet niet gezocht worden naar minimale technische mitigatiemaatregelen, maar naar een robuuste 'landschapspassage' die een biotoop in zichzelf is en een ruimtelijke kwaliteit toevoegt. Als voorzet heeft de stichting een tweetal inrichtingsvarianten uit laten werken en verzoeken de provincie om deze varianten te onderzoeken en tot een nadere uitwerking van de voorkeursvariant te komen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Natuur
Stichting Horst en Voorde	De stichting en de provincie werken op dit moment aan een samenwerkingsovereenkomst voor een duurzaam beheer van de landgoederen. De stichting wil graag in dit kader ook nadere afspraken maken over de inpassing van de RLR en de natuurcompensatie die in het gebied dient plaats te vinden (en niet erbuiten).	Dit is onderzocht en op dit moment is de conclusie dat het niet mogelijk is om binnen de geldende beleidsregels verdergaande afspraken te maken.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Liandon namens Liander Infra West N.V.	Indiener verzoekt tot aanpassen van het O-PIP, zodat aan de gronden waarin de 50 kV-kabelverbindingen zijn gelegen, een dubbelbestemming wordt toegekend, voorzien van passende bouwregels en een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van een werk of werkzaamheden, ter bescherming van de verbinding.	De genoemde kabelverbindingen zijn in het kader van het inpassingsplan RijnlandRoute planologisch niet relevant. In het kader van de uitvoering wordt (nogmaals) aan de hand van een KLIC melding bepaald waar kabels en leidingen zijn gelegen en wordt besloten tot verlegging of niet. De genoemde kabelverbindingen zijn niet opgenomen in de verbeelding van het PIP.
Liandon namens Liander Infra West N.V.	Verzocht wordt om in een zo vroeg mogelijk stadium op de hoogte te worden gebracht van nieuwe, in voorbereiding zijnde planologische besluiten.	De inventarisatie van de werkzaamheden in het kader van kabels en leidingen is gestart. Daarvoor is contact gelegd met alle relevante partijen. Liander is daar één van. In de voortgang van dit proces zal Liander aangehaakt blijven.
Belangenvereniging Krimwijk	Sinds 2010 is in Nederland en ook in de provincie Zuid Holland de beroepsbevolking aan het krimpen, het bevolkingsaantal groeit alleen door de steeds ouder wordende bevolking, hierdoor zal het aantal verkeersbewegingen niet toenemen en zelfs afnemen. De ontwikkeling van de locatie Valkenburg ligt stil, de Greenport Duin- en Bollenstreek laat alleen maar krimp zien, BioSciencePark krimpt. Dit betekent dat investeringen in de aanleg en verbreding van wegen om files te verminderen een negatief rendement zullen opleveren. Er moet een nieuwe MKBA gemaakt worden op basis van de werkelijke ontwikkeling.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer. Daarnaast levert het resultaat van de huidige verkeersberekeningen (NRM) voor de nieuwe verbinding A4-A44 vergelijkbare intensiteiten op. Dit betekent dat er ongeveer een gelijk aantal toekomstige gebruikers wordt voorspeld voor de toekomstige nieuwe verbinding. De verkeerskundige baat (reistijdwinst en betrouwbaarheid) zal derhalve ook een zelfde orde grote bedragen als in de oorspronkelijke MKBA.
Belangenvereniging Krimwijk	De balans qua natuur van de RLR is zeer negatief t.o.v. de andere varianten (Churchillavenue, Churchill en Lelylaan boortunnel). Dit is eveneens ook in strijd met het beleid van de provincie zoals verwoord in de Ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit.	De RijnlandRoute past binnen de kaders van de Visie Ruimte en Mobiliteit. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Belangenvereniging Krimwijk	Indiener geeft aan dat de zienswijze die ingediend is door het Bewonersoverleg RLR hier als opgenomen in ingelast moet worden beschouwd.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijze.
Belangenvereniging Krimwijk	Indiener geeft aan dat de door hun gediende zienswijze d.d. 03-09-12 hier als opgenomen en ingelast dient te worden beschouwd.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
Belangenvereniging Krimwijk	De financiële onderbouwing van dit project is niet dekkend en het is de vraag of de toegezegde rijksbijdrage ook daadwerkelijk gerealiseerd gaat worden. Ook de lange termijn structurele onderhoudskosten zijn nog niet gedekt. Indien deze kosten niet geregeld en gedekt zijn, kan het PIP niet vastgesteld worden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Economische uitvoerbaarheid
Belangenvereniging Krimwijk	Het is onbegrijpelijk dat de RijnlandRoute een hogere geluidsbelasting produceert dan de norm toelaat, GS heeft deze norm eenvoudigweg verhoogt. Daarnaast maakt indiener zich zorgen over het realiteitsgehalte van de gehanteerde cijfers m.b.t. de geluidsproductie van de weg. Met name de berekende effecten van de tunnelmond en de afslagen op de nabij gelegen Krimwijk zijn niet te controleren. Voorgesteld wordt om een onafhankelijke deskundige de berekeningen te laten controleren.	De berekeningen zijn door een gerenomeerd adviesbureau uitgevoerd conform het Reken- en Meetvoorschrift 2012. De onderzoeken zijn naar aanleiding van de wijzigingen in het technisch ontwerp aangepast. Uit het onderzoek volgt dat nergens de maximaal toegestane ontheffingswaarde wordt overschreden. Het vaststellen van hogere waarden kan uitsluitend na het uitvoeren van onderzoek waarbij naast reductie van geluidhinder ook afweging plaatsvindt van financiële aard. Dit betekent dat er binnen de wet ruimte is om op basis van financiële afwegingen niet alle knelpunten weg te nemen, omdat de extra kosten in relatie tot de te behalen geluidswinst onevenredig hoog zijn. Het is echter niet zo dat er binnen de wet een vrije keuze is om geen of significant lagere schermen aan te leggen, de bescherming van het individu of groepen individuen die te maken hebben met geluidsknelpunten gaat voor op bijvoorbeeld landschappelijke waarden zoals uitzicht. Slechts in uitzonderlijke gevallen waar sprake is van een breed

Naam	Zienswijze	Beantwoording
		draagvlak is het mogelijk hiervan af te wijken. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
Belangenvereniging Krimwijk	<p>Indiener maakt zich zorgen over de manier waarop er op het laatste moment nog wijzigingen worden aangebracht, waarvan de effecten niet zijn onderzocht, maar 'beoordeeld zijn op basis van expert-judgement'. Dit wordt ook wel 'natte vingerwerk' genoemd. Gevreesd wordt dat de berekeningen ten aanzien van fijnstof PM10 en CO2 en de invloed daarvan op de Krimwijk geen objectieve onderbouwing kennen. Voorgesteld wordt om een onafhankelijke deskundige deze berekeningen te laten controleren met medeneming van de laatste kennis op dit gebied en met de verwachte aanscherping van de Europese normen.</p>	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
Belangenvereniging Krimwijk	<p>Het is onjuist dat er geen aanvulling op de MER is opgesteld t.b.v. alle wijzigingen die het tracé heeft ondergaan. Tevens had er een aanvulling moeten komen wegens de mogelijke boortunnel onder de Churchill- en Lelylaan. Deze variant is hierdoor onterecht afgeserveerd als zijnde hetzelfde als de Churchillavenue. De boortunnel onder de Churchill- en Lelylaan zou een goed alternatief zijn voor de ZnB variant. Deze variant is ook goedkoper en beter toegespitst op het oplossen van de knelpunten.</p>	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
Belangenvereniging Krimwijk	<p>Aangezien dit O-PIP niet gelijktijdig met de O-tracébesluiten ter inzage ligt, behoudt indiener zich het recht voor om op een later tijdstip hun zienswijze nader te motiveren of aan te vullen.</p>	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
Belangenvereniging Krimwijk	<p>Er heeft geen deugdelijke probleemanalyse plaatsgevonden bij de start van het project RLR. Hierdoor biedt de RLR geen oplossing voor het echte probleem: de knelpunten in de N206: de Lammebrug - het Lammeschandsplein - de kruising Voorschoterweg/Churchilllaan - de kruising Lelylaan/Haagweg - de kruising Haagweg/Plesmanlaan. Deze knelpunten kunnen ook met andere oplossingen opgelost worden, zonder de aanleg van de RLR. De Gedeputeerde heeft aangegeven dat deze oplossingen niet uitgevoerd kunnen worden, omdat het geld nu eenmaal als is gereserveerd voor de RLR. De aanleg van de RLR is 'geld over de balk gooien'.</p>	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Belangenvereniging Krimwijk	De knelpunten bij m.n. de Lammeschans worden pas opgelost na de aanleg van de RLR. Dat gekoppeld met het gegeven dat de lengte van het ZnB tracé 2.7000 meter langer is dan over de Churchillaan en Lelylaan betekent een verhoging van het sluiptverkeer aldaar. Daarbij geeft het onderzoek van de heer Swertz aan dat dit tracé ruim 25% minder robuust is dan het eenvoudig oplossen van de knelpunten (Nulplus-1) en 40% minder robuust dan het Spoortracé en/of de Churchill-Lely boortunnel.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
Belangenvereniging Krimwijk	het veelvoud aan aanvullende maatregelen dat nu geregeld moet worden om de ZnB variant te kunnen realiseren, overschrijdt de beweerde meerkosten van de Churchillavenue ruimschoots. Hierom zou ook een nieuw MKBA opgesteld moeten worden en een aanvulling op de MER met een eerlijke vergelijking tussen de ZnB, Churchillavenue en Churchill- en Lelylaan boortunnel. Indien dit niet gebeurt is dit in strijd met de beginselen van behoorlijk bestuur.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Alternatievenafweging en MER



Naam	Zienswijze	Beantwoording
Katwijkse Ondernemersvereniging	<p>Wij hebben met ontsteltenis kennis genomen dat het O-PIP de bruggen over de Oude Rijn als niet beweegbare, dus vaste bruggen heeft opgenomen. Dit in tegenstelling tot het voorlopige O-PIP. Het betreft de bruggen over de A44 en de Torenvlietbrug N206. Wij vinden dit een zeer onverstandig besluit, niet rekening houdend met ondernemers die van het verkeer over water afhankelijk zijn, niet rekening houdend met huidige en toekomstige ontwikkelingen op het gebied van recreatie en toerisme. In feite is het effect van het vastzetten van de bruggen op bedrijven, binnenvaartschepen en het recreatieve vaarverkeer niet voldoende onderzocht om tot zo'n besluit te kunnen komen. Bovendien is uw besluit ook in tegenspraak met wat u in het provinciale Programma Ruimte beoogt: namelijk dat er bij ontwikkelingen wordt gezorgd voor een versterking tussen vaarwegen en watergebonden werkgebieden. Een kwalijk plan, slecht voor de toekomst van het bedrijfsleven en het toerisme in Katwijk, want groot transport en hoge vaart recreatie zal na uitvoering van dit plan niet meer mogelijk zijn! Dat kan vervelende gevolgen hebben voor de toekomstige uitgifte van kavels op bedrijfsterreinen in de regio. Bedrijven die van zo'n open verbinding afhankelijk zijn, zullen zich uiteraard niet hier gaan vestigen. Over het bevorderen van een gunstig ondernemersklimaat gesproken! Wij doen dan ook als Katwijkse Ondernemers Vereniging een zeer dringend beroep op u om de bruggen als beweegbare bruggen in het O-PIP op te nemen.</p>	<p>Aan het besluit om de Torenvlietbrug en de brug in de A44 als vaste brug uit te voeren heeft een economische analyse ten grondslag gelegen waaruit blijkt dat de nut en noodzaak van het beweegbaar houden van deze bruggen in economisch opzicht beperkt is voor de diverse plannen en ambities in de omgeving. De baten van het beweegbaar houden van de bruggen, wegen niet op tegen de kosten.</p>
SRN, ANWB, Hiswa en andere watersportorganisaties	<p>In het O-PIP heeft u er voor gekozen om de beweegbare bruggen over de Oude Rijn tussen het Rijn-Schiekanaal en Katwijk te vervangen door vaste bruggen. Als partijen die belang hebben bij de ontwikkeling van de waterrecreatie in de regio, dienen wij gezamenlijk een zienswijze in tegen deze keuze in het O-PIP. Wij vinden dat de afweging rond deze keuze onvoldoende zorgvuldig heeft plaatsgevonden en te prematuur is. De keuze voor vaste bruggen is een regret maatregel die verregaande gevolgen heeft voor de ontwikkeling van de watergebonden economie in de provincie Zuid-Holland. Wij willen u verzoeken de keuze voor vaste bruggen te heroverwegen.</p>	<p>Aan het besluit om de Torenvlietbrug en de brug in de A44 als vaste brug uit te voeren heeft een economische analyse ten grondslag gelegen waaruit blijkt dat de nut en noodzaak van het beweegbaar houden van deze bruggen in economisch opzicht beperkt is voor de diverse plannen en ambities in de omgeving. De baten van het beweegbaar houden van de bruggen wegen niet op tegen de kosten.</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
SRN, ANWB, Hiswa en andere watersportorganisaties	De keuze voor vaste bruggen is een regret maatregel voor de midden en lange termijn ontwikkeling van de watergebonden economie van Zuid-Holland. In de regio en provincie Zuid-Holland meerdere ontwikkelingen die de watergebonden economie een zeer sterke impuls geven. Het bestuur van de provincie Zuid-Holland is voorstander van deze ontwikkelingen en draagt daar financieel aan bij. Vanuit de Stuurgroep Groene Hart heeft ook de provincie Zuid-Holland er mee ingestemd om het Groene Hart als één van de belangrijkste watersportgebieden van Nederland op de kaart te zetten. Aan de uitvoering hiervan wordt door de sector en de overheid hard gewerkt. Het openen van de bruggen over de Oude Rijn is daarvoor van essentieel belang.	Aan het besluit om de Torenvlietbrug en de brug in de A44 als vaste brug uit te voeren heeft een economische analyse ten grondslag gelegen waaruit blijkt dat de nut en noodzaak van het beweegbaar houden van deze bruggen in economisch opzicht beperkt is voor de diverse plannen en ambities in de omgeving. De baten van het beweegbaar houden van de bruggen wegen niet op tegen de kosten.
SRN, ANWB, Hiswa en andere watersportorganisaties	De gemaakte afweging voor vaste bruggen in de economische analyse is te voorbarig en neemt het belang en economische potentie van de watergebonden economie onvoldoende mee.	De provincie is van mening dat in het uitgevoerde onderzoek de economische potentie van de watergebonden economie voldoende is meegenomen.
SRN, ANWB, Hiswa en andere watersportorganisaties	De onderbouwing van de kwalitatieve overzichtstabel van de economische analyse is onvoldoende. Wij zetten vraagtekens bij de wijze waarop kosten en effecten zijn gewaardeerd in deze tabel. Daarnaast ontbreekt een overzicht van de kwantitatieve onderbouwing.	De provincie is van mening dat het uitgevoerde onderzoek voldoende is. De kwalitatieve overzichtstabel is een samenvatting van de resultaten. Verderop in het rapport wordt dieper ingegaan op de onderzoeksresultaten.
SRN, ANWB, Hiswa en andere watersportorganisaties	Het is onduidelijk waarop de berekening van de kosten van de verschillende brugalternatieven en hun onderhoud is gebaseerd (vast, beweegbaar, uitneembaar deel). In voetnoot 1 (p. 3 van de economische analyse) wordt aangegeven dat een vaste brug die indien gewenst beweegbaar gemaakt kan worden even duur is als een beweegbaar alternatief. Dit is verder niet onderbouwd. De onduidelijke kostenberekening van de brugalternatieven is wel bepalend voor de gemaakte afweging.	De berekening van de kosten voor de verschillende alternatieven is gebaseerd op de kostenkennallen die de provincie Zuid-Holland hanteert voor het opstellen van haar kostenramingen voor infrastructurele werken. Om een brug te bouwen die in principe vast is, maar indien gewenst beweegbaar kan worden gemaakt dient een dergelijke brug wel voorbereid te worden op het beweegbaar zijn (aanleg basculekelder, voorbereiding bewegingswerken etc.). De kosten hiervoor liggen op hetzelfde niveau als voor een "gewone" beweegbare brug.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
SRN, ANWB, Hiswa en andere watersportorganisaties	<p>Er wordt in het rapport steeds uitgegaan van het huidige gebruik van de vaarweg en openen van de bruggen. Wij hebben meerdere malen aangegeven dat dit geen recht doet aan het potentieel gebruik van de vaarweg. Het gaat daarbij niet alleen om het 24 uur van te voren moeten aanvragen van een brugopening, maar ook om de huidige beperkte toegankelijkheid op zondag en zaterdagmiddag van de vaarweg Leiden – Katwijk. Ook de historie van de afgelopen jaren geeft een beperkt beeld van de waterrecreatie. De watersport is een sector die zeer te lijden heeft gehad onder de crisis. Cijfers van de afgelopen jaren zijn dus niet representatief.</p>	<p>Het permanent vast maken van beide bruggen heeft naast positieve gevolgen, ook nadelen gezien vanuit de gedeelde bestuurlijke ambities om de economische en recreatieve potentie van de regio te benutten. Om die reden is een economisch onderzoek verricht waarin de belangen van bestaande bedrijven in kaart zijn 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. Uit het onderzoek blijkt dat de maatschappelijke baten van het beweegbaar houden van de bruggen niet opwegen tegen de maatschappelijke kosten. De provincie is van mening dat het besluit om de bruggen vast te maken hiermee voldoende is aangetoond.</p>
SRN, ANWB, Hiswa en andere watersportorganisaties	<p>In de economische analyse wordt aangegeven dat potentiële effecten van waterrecreatie en gerelateerde bedrijven en effecten bedrijvigheid lastig zijn te kwantificeren. Vervolgens wordt dit niet of nauwelijks meegenomen in de afweging. Daarnaast wordt een aantal mogelijke economische kansen in het geheel niet gekwantificeerd, bijvoorbeeld als het gaat om de mogelijke opdrachten van Oostingh Staalbouw en ESA-ESTEC waarvoor een open brug voorwaarde is. In de economische analyse staat ook niet vermeld wat eerdere opdrachten waarvoor transport over water met beweegbare bruggen nodig was, hebben betekend aan opdrachtsommen en werkgelegenheid in de regio. In de bijlage geven wij voorbeelden van andere locaties en effecten van waterrecreatie die als referentie kunnen worden gebruikt.</p>	<p>De potentiële effecten op de waterrecreatie zijn beperkt. De vaarrecreatie van en naar Katwijk betreft hoofdzakelijk motorboten en sloepen (boten zonder mast). Dit wordt bevestigd door het zeer geringe aantal brugopeningen. Het brugopeningsregime in de A44 zal, vanwege het belang van het wegverkeer niet worden aangepast. Het is niet mogelijk om de effecten op de bedrijvigheid te kwantificeren, vanwege onzekerheden of en wanneer een transport over water nodig zal zijn en of een vaste brug effect heeft op een opdracht (gaat deze niet door of gaat deze wel door tegen hogere kosten). Op basis van nader onderzoek is PZH van mening dat er over de weg goede alternatieven zijn om</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
		bij een overslagpunt naar water (staande mastroute) te komen.
SRN, ANWB, Hiswa en andere watersportorganisaties	In de alternatieven is een brug met een uitneembaar deel meegenomen. Een brug die in de toekomst beweegbaar kan worden gemaakt en een aquaduct zijn niet als alternatief meegenomen. Het is onduidelijk en niet onderbouwd waarom deze alternatieven niet zijn meegenomen.	Om een brug te bouwen die in principe vast is, maar indien gewenst beweegbaar kan worden gemaakt dient een dergelijke brug wel voorbereid te worden op het beweegbaar zijn (aanleg basculekelder, voorbereiding bewegingswerken etc.). De kosten hiervoor liggen op hetzelfde niveau als voor een "gewone" beweegbare brug. Een aquaduct is ruimtelijk gezien niet inpasbaar in de omgeving. Daarnaast zijn de kosten voor een aquaduct veel hoger dan voor een brug.
SRN, ANWB, Hiswa en andere watersportorganisaties	Het proces en de informatievoorziening rondom het keuzeproses voor vaste bruggen is onzorgvuldig geweest. Wij hebben als sector constructief meegedacht. De bijeenkomst die gepresenteerd is als stakeholdersbijeenkomst bleek een informatieavond op een moment dat het besluit al ambtelijk was voorbereid. Het verslag dat was toegezegd zo snel mogelijk te worden opgesteld hebben wij pas na aandringen gekregen. Dit verslag bleek detailinformatie te bevatten die op de informatieavond niet is verstrekt. Er is vanuit de sector informatie aangeleverd voor de economische analyse. Het is niet meer dan redelijk dat er teruggekoppeld wordt wat er met de aangeleverde informatie is gebeurd. Wij hebben meerdere malen tevergeefs gevraagd of wij inzage mochten hebben in de (concept)rapportage.	De stakeholdersbijeenkomst heeft plaatsgevonden op 6 maart 2014. Op 14 maart 2014 is het verslag verstuurd. In het verslag is een nadere beschrijving opgenomen van de op de bijeenkomst zelf kort geschetste bevindingen uit het Decisiorapport. Het rapport van Decisio is onderdeel van de het besluit omtrent het O-PIP geweest. Om die reden is het pas openbaar geworden na het besluit van GS van 18 maart 2014.
SRN, ANWB, Hiswa en andere watersportorganisaties	<p>Wij willen u verzoeken de keuze voor vaste bruggen te heroverwegen. Dit zou betekenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Contra-expertise als het gaat om kostenramingen van de verschillende brugalternatieven, kwantificering/weging potentiële kosten en effecten van onder andere waterrecreatie en gerelateerde bedrijven en effecten bedrijven en de beoordeling van alternatieven;</li> <li>▪ Meenemen van aanvullende alternatieven in de overweging zoals een vaste brug die in de toekomst beweegbaar te maken is en aquaduct;</li> <li>▪ Financieringsbehoefte van beweegbare brug of andere watergebonden economie</li> </ul>	De provincie geeft geen gehoor aan dit verzoek. Aan het besluit om de Torenvlietbrug en de brug over de A44 als vaste brug uit te voeren heeft een economische analyse ten grondslag gelegen waaruit blijkt dat de nut en noodzaak van het beweegbaar houden van deze bruggen in economisch opzicht beperkt is voor de diverse plannen en ambities in de omgeving. De baten van het beweegbaar houden van de bruggen wegen niet op tegen de kosten. De

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	vriendelijke alternatieven in beeld brengen en onderzoeken of er mogelijkheden zijn voor cofinanciering uit Europese programma's.	provincie is van mening dat het uitgevoerde onderzoek voldoende is.
Ommenabij, Kunstwerkplaats Leiden	De directe schade ontstaat doordat het tracé vlak langs ons terrein gepland is en zelfs over een deel ervan gaat. Ter plaatse van ons terrein en de loodsen is er geen enkele voorziening in het ontwerp opgenomen om de overlast welke deze weg ons zal geven, aanvaardbaar te maken. Hierdoor zal ons werk vrijwel onmogelijk gemaakt worden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
Ommenabij Ommenabij, Kunstwerkplaats Leiden	Als secundair negatief effect moeten we er van uitgaan dat onze locatie in de toekomst niet meer of in ieder geval minder goed, met het openbaar vervoer bereikbaar zal zijn, aangezien de huidige bushalte naast onze oprit niet zal kunnen blijven.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie
Ommenabij Ommenabij, Kunstwerkplaats Leiden	Voor de prognoses van het weggebruik is er uitgegaan van het algemene rekenmodel NRM. Het groeimodel van de NRM houdt echter geen enkele rekening met de ingrijpende technologische veranderingen welke tussen nu en over 10 jaar onmiskenbaar plaats zullen vinden	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer
Ommenabij, Kunstwerkplaats Leiden	In het ontwerp PIP ontbreekt het aan een integrale visie op het vervoer als geheel.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Scope
Ommenabij, Kunstwerkplaats Leiden	Indiener probeert aan te tonen dat tijdwinst bij ZnB minimaal is en dat gebruikte cijfers misleidend zijn.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
Ommenabij, Kunstwerkplaats Leiden	Met name de combinatie van spoortracé en Dr Lelylaan is nimmer serieus ter sprake geweest aangezien er daarvoor een boortunnel van ongeveer 1500 meter nodig zou zijn. Deze mogelijkheid verdient echter meer onderzoek, daar dit niet alleen de meest rechte lijn, dus kortste route oplevert, maar ook een zeer grote verbetering van de vervoersstructuren in de Leidse binnenstad mogelijk maakt binnen hetzelfde budget.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Ommenabij, Kunstwerkplaats Leiden	Het recreatiegebied Valkenburgsemeer heeft nu al te leiden onder geluidsoverlast van de A44. Door de verbreding en toename van de verkeersintensiteit van 70% zal deze overlast aanzienlijk toenemen. In het rapport wordt dit aspect niet genoemd. Daarboven zal, door het geheel amoveren van de bebouwing en boompartijen van buurtschap Tienhuizen een belangrijke geluidsbarrière verdwijnen welke gecompenseerd dient te worden d.m.v. geluidsschermen en nieuwe aanplant om de recreatieve waarde van het terrein enigszins te behouden.	Het geluidonderzoek is gericht op geluidniveaus bij geluidgevoelige objecten. Recreatie gebieden zijn niet aangewezen als geluidgevoelig object/terrein. In het kader van het geluidonderzoek is rekening gehouden met de sloop van de panden bij Tienhuizen (sloperij uitgezonderd). Op die situatie zijn ook de berekende mitigerende geluidmaatregelen gebaseerd. De beoogde maatregelen hebben een positief effect op het geluidniveau, de geluidsbelasting neemt af ten opzichte van de reeds geldende geluidsbelasting, ook voor het recreatiegebied.
Wijkraad Katwijk aan den Rijn	Het O-PIP wordt benaderd als een op zichzelf staande ontwerppoging in de bestaande ruimtelijke context. Het ontwerp gaat hierdoor voorbij aan de relevante provinciale en gemeentelijke ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de beoogde HOV-buslijn, de fietssnelweg Katwijk - Leiden, de verlegging/verdieping van de N206 ter hoogte van project Duinvallei en de aansluiting op de Project Locatie Valkenburg en de nieuwe woonwijk 't Duyfrak. Ik pleit voor het maken van één inpassingsplan voor de RijnlandRoute en het gehele tracé van de HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer-buscorridor Leiden Centraal-Katwijk-Noordwijk), met aandacht voor de provinciale fietssnelweg.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Scope
Wijkraad Katwijk aan den Rijn	In het O-PIP RLR worden geluidsschermen mogelijk gemaakt van maximaal 4 meter. Dit is voor mij onacceptabel. staat bovendien op gespannen voet met het uitgangspunt van het behoud van uitzicht op de duinen en het voormalige vliegveld vanuit bestaand Valkenburg. Ik verzoek u daarom dringend om eerst alle mogelijke maatregelen aan de bron in te zetten, zoals het verdiept aanleggen, zodat de dan nog noodzakelijke geluidsschermen zo laag mogelijk worden en waar ze onontkoombaar zijn dienen ze transparant te worden uitgevoerd.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Geluid en wegontwerp

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Wijkraad Katwijk aan den Rijn	De verkeersintensiteiten voor het geluidrapport zijn ontleend uit het NRM2013-verrijkt. Dit model maakt geen onderdeel uit van de bijlagen. Daardoor zijn stellingen als dat de verkeerstoename op wegen – die op het plangebied aansluiten - niet relevant zijn voor geluid, niet te verifiëren. Bovendien gaat die stelling niet op voor andere thema's zoals verkeer. Daarom dient het verkeersmodel alsnog aan de plandocumenten te worden toegevoegd.	Dat is in deze fase ook niet gebruikelijk. De informatie is echter wel te vinden op <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a> en is in de volgende fase ook weer op die locatie gepubliceerd.
Wijkraad Katwijk aan den Rijn	In paragraaf 6.2.2 van de plantoelichting wordt de Kooltuinweg genoemd als weg waarvan geen sprake is van reconstructie of overschrijding grenswaarde. In tabel 4.3 van het geluidrapport staat dat er op die weg nu geen verkeer is en in 2030 ruim 20.000 motorvoertuigen per etmaal over deze weg rijden. Het onderzoek maakt ons niet duidelijk op welk wegvak dit betrekking heeft. Indien hier geen sprake is van een schrijffout, dan dient deze verkeerssituatie nader omschreven te worden en gemotiveerd, in zowel geluid- als verkeerstechnische zin.	Dit geeft een inderdaad geen correct beeld. Overigens was het genoemde aantal motorvoertuigen niet opgenomen in het geluidmodel. In het geluidonderzoek van het PIP is de prognose correct weergegeven en zijn deze cijfers ook verwerkt in het geluidmodel.
Wijkraad Katwijk aan den Rijn	Uit het ontwerpbesluit hogere grenswaarden blijkt dat er voor 'maar' 15 woningen in Katwijk aan den Rijn (2x Asterstraat en 13x Zonnebloemstraat) het woon- en leefklimaat verslechtert. Wij zijn van mening dat het onmogelijk is dat, in het geval van de 2 woningen aan de Asterstaat, op een etage van 6 woningen met 5 etages er uitgerekend voor maar 2 woningen het woon- en leefklimaat verslechtert. Uw conclusie is daarom voor ons niet aanvaardbaar en wij verzoeken u daarom hierop de nodige aanpassingen te verrichten.	De resultaten zijn naar aanleiding van de actualisatie van het akoestisch onderzoek gewijzigd. In antwoord op de zienswijze geldt dat met een bijzonder gevoelig geluidmodel wordt gerekend, maar dat de geluidwaarden worden afgerond op één cijfer achter de komma. Dit verklaart de verschillen. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
Wijkraad Katwijk aan den Rijn	Op korte termijn verwachten wij dat de gemeente Katwijk een besluit neemt t.a.v. het project Duinvallei, aanpassing van de N206 t.h.v. de Molentuinweg en de aansluiting op de N441/ir. Tjalmaweg. Van de gemeente Katwijk hebben wij altijd begrepen dat deze aanpassingen geen deel uitmaken van de RijnlandRoute. Als deze bewering juist is, betreuren wij die ten zeerste en wij verzoeken u nogmaals dit besluit te herzien.	De genoemde projecten maken inderdaad geen onderdeel uit van de RijnlandRoute. Het betreffende besluit wordt niet herzien. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Scope

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Wijkraad Katwijk aan den Rijn	Ook voor de beoordeling van luchtkwaliteit is een transparant verkeersmodel vereist. In het achtergrondrapport lucht, par. 3.1.1, staat vermeld dat verkeer op aansluitende infrastructuur niet relevant is en daarom niet nader is onderzocht. Wij kunnen ons niet vinden in deze stelling	In het verkeersmodel is wel gekeken naar de aansluitende infrastructuur. Op basis van deze resultaten is geconstateerd dat er geen substantiele luchtkwaliteitseffecten zijn. Zie verder de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
Wijkraad Katwijk aan den Rijn	Op de tekeningen in het verkeersrapport is de RLR niet volledig opgenomen. De afbeeldingen zijn afgekapt midden tussen aansluiting Valkenburg I en II, de N441 en ook de aansluitende wegvakken van de provinciale weg zijn niet in beeld gebracht.	De figuren zijn inderdaad te ver afgesneden, dit wordt hersteld in de toelichting bij het PIP.
Wijkraad Katwijk aan den Rijn	In het O-PIP RLR is de nog aan te leggen HOV-buscorridor (Hoogwaardig Openbaar Vervoerbuscorridor Leiden Centraal-Katwijk-Noordwijk) niet opgenomen. De gehele HOV-buscorridor is onlosmakelijk verbonden met (de inpassing van) de RijnlandRoute en behoort daarom integraal benaderd te worden in één inpassingsplan. Op het toekomstige tracé van de HOV-buscorridor zijn met dit inpassingsplan bestemmingen opgenomen die het (gelijktijdig met de realisatie van de RijnlandRoute) aanleggen van de HOV-buscorridor onmogelijk maken. De uitvoerbaarheid van het inpassingsplan is daarmee onvoldoende onderbouwd in het inpassingsplan.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Scope
Ontwikkelingsmaatschappij Park Allemansgeest	Het is niet duidelijk in hoeverre de aanleg van de RLR nadelige invloed zal hebben op het woon- en leefklimaat in Park Allemansgeest in zijn algemeenheid en meer in het bijzonder de mate waarin de waarde van de eigendommen wordt geschaad en de bebouwingmogelijkheden van de eigendommen wordt beperkt of duurder wordt gemaakt.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
Ontwikkelingsmaatschappij Park Allemansgeest	Het tracé is in het O-PIP in zuidelijke richting verschoven t.o.v. de reservering in het BP. Hierdoor komt de weg dicht bij de woonwijk te liggen. Dit zal leiden tot nadelige effecten voor onder meer externe veiligheid, geluid, zicht en luchtkwaliteit. Het plan moet zo aangepast worden dat deze nadelige effecten worden voorkomen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Ontwerp, scope, externe veiligheid, geluid en luchtkwaliteit



Naam	Zienswijze	Beantwoording
Vereniging Milieudefensie	De weg is niet nodig, althans niet urgent. De nut en noodzaak van de weg is gebaseerd op verouderde prognoses en aannames. Er is sinds 2000 niet of nauwelijks meer sprake geweest van toename van de beroepsbevolking in het algemeen, nog van toename van arbeidsplaatsen in het gebied. Het autoverkeer neemt al jaren niet of nauwelijks meer toe, er is geen enkele serieuze onafhankelijke voorspelling dat die trend de komende twintig jaar zal veranderen. De prognoses zijn gebaseerd op achterhaalde plannen voor bebouwing van voormalig vliegveld Valkenburg, het bio-sciencepark in Leiden west is al gerealiseerd en levert nauwelijks extra verkeersdruk op, de grote flora- en bloemenveiling in Rijnsburg hoeft geen betere ontsluiting meer omdat er minder mensen naar de veiling komen. De prognoses dienen te worden bijgesteld naar een meer realistisch niveau en rechtvaardigen dan minstens uitstel van de aanleg.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Verkeer en nut en noodzaak
Vereniging Milieudefensie	De voorgestelde RLR vormt een ernstige en onherstelbare aantasting van een alom als waardevol en uniek erkend markant landschap dat een ecologische verbinding vormt tussen het Groene Hart en de kust. Aantasting van deze landschappen kan alleen worden toegestaan als het om werkelijke evidente en zwaarwegende openbare belangen gaat. Dat is met de voorgestelde aanleg en inpassing van de RLR onvoldoende het geval.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap
Vereniging Milieudefensie	De inpassing van de RLR is onvoldoende. De weg wordt inderdaad aan het zicht onttrokken. Het geluid, de stank, de uitstoot van CO2 en fijn stof wordt niet opgelost. Wat leidt tot aantasting van het landschap, zowel voor mens als dier als plant. De weg zal eveneens als barrière zorgen voor de flora- en fauna. De strook tussen de Stevenshof en de weg is onvoldoende voor natuurontwikkeling en als leefgebied van diersoorten. De voorziene wildtraverse over de A44 zal weinig effect hebben om de verbindingzone in stand te houden. Het gebied wordt over een te grote lengte doorsneden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap
Vereniging Milieudefensie	De ingediende zienswijze sluit aan op en is mede gebaseerd op de ingediende zienswijze van het Bewonersgroepenoverleg RLR en van de Vrienden van de Oostvlietpolder.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijze.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Vereniging Milieudefensie	<p>Het oplossen van de bestaande knelpunten (Lammenschansplein en de smalle brug over de Vliet) is urgent. Deze zijn eenvoudig op te lossen. De oplossing wordt echter ten onrechte langer uitgesteld door de planvorming van de RLR. De argumenten van de provincie om de oplossingen en de RLR te combineren zijn onjuist. Het realiseren van de oplossingen voor de knelpunten zorgt niet voor meer verkeer naar de bestaande route en voor overlast op de Churchillaan, de route is namelijk maar van beperkt belang voor het verkeer van en naar de bollenstreek en de kust. Tevens blijft de route onaantrekkelijk als doorgaande route door het 50 km/uur regime en de gelijkvloerse kruisingen. Het zou verstandig zijn om eerst de knelpunten 'eenvoudig' op te lossen. Het besluit om de RLR apart alsnog aan te leggen in de plaats van de bestaande verbinding zou dan later kunnen worden genomen.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging</p>
Vereniging Milieudefensie	<p>De provincie stelt dat er geen goed alternatief mogelijk is dat daarom voldaan wordt aan de 'nee, tenzij' criteria van het EHS-beleid. Indiener stelt dat er wel een goed alternatief tracé mogelijk is. Met name het Churchillavenue alternatief is aantrekkelijk. Deze is nu afgefallen omdat het te duur is, niet veilig genoeg en niet robuust genoeg. Dit zou niet waar zijn, als de juiste prognoses worden gehanteerd. Een ander alternatief is om een geboorde tunnel over bijna de gehele lengte van de weg aan te leggen. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan vele bezwaren van omwonenden op het gebied van geluidshinder, verslechtering van de luchtkwaliteit, vermindering van het uitzicht, aantasting van het landschap, etc. De tunnelaanleg is duurder dan de aanleg van een open bak. Alleen door de aanleg van de tunnel hoeven kosten als de aanleg van nieuwe aansluitingen op de A4 en de A44 niet meer gerealiseerd te worden, evenals de aanleg van de nieuwe Rijnbrug, aanleg van geluidschermen, de compensatie van de natuurwaarden, en de opkoop van de woningen bij Maaldrift.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Santvoorde Agrarische Natuurvereniging	Door de ZnB variant wordt het beperkte aantal areaal agrarisch weidevogelgebied tussen Den Haag en Leiden aangetast en komt als gevolg daarvan nog verder onder druk te staan, waardoor de kritische grens voor een levensvatbare en gezonde agrarische gemeenschap in het geding komt. Het geschikte weidevogelgebied, met hoge dichtheden van de kritische weidevogelsoorten, wordt vernietigd en compensatie door verdergaande verkleining van potentieel kansrijke gebieden neemt af. Alternatieven zoals de no-regret maatregelen, de Churchillavenue of de ondertunneling van de Churchillavenue hebben dit niet tot gevolg.	In het kader van de O-PIP/OTB RijnlandRoute zijn de effecten (zowel gebieden en soorten) op de natuur op basis van de meest recente gegevens en best "expert judgment" in beeld gebracht. Voor enkele soorten en locaties waarvoor eerdere inventarisaties niet mogelijk zijn geweest wordt nu aanvullend onderzoek uitgevoerd. Op basis van de aangetroffen soorten en verwachte negatieve effecten op deze soorten en gebieden worden alle wettelijke vereiste mitigerende en compenserende maatregelen genomen om zodoende effecten op natuurgebieden maar ook op landschapsniveau te verminderen. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Landschap en alternatievenafweging
Santvoorde Agrarische Natuurvereniging	De zienswijze van het Bewonersgroepenoverleg dient hier als ingelast te worden beschouwd. Evenals de eerder ingediende zienswijze van indiener op 03-09-2012 op de MER en het VO-PIP.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijze.
Santvoorde Agrarische Natuurvereniging	Het O-PIP is gebaseerd op besluitvorming die voortborduurt op eerdere besluiten zonder rekening te houden met gewijzigde omstandigheden, nieuwe inzichten en prognoses, ingediende zienswijzen en alternatieve voorstellen. De alternatieven voor de ZnB variant zijn te makkelijk aan de kant geschoven. De nut en noodzaak voor de weg, die dwars door het weidevogelgebied loopt, is daardoor onvoldoende aangetoond. In de ZnB variant is een boortunnel 'opeens' mogelijk, terwijl die optie bij de Churchillavenue niet mogelijk was en deze variant werd afgeschreven. Nu blijkt dat de boortunnel toch mogelijk is, zal onderzocht moeten worden of de ondertunneling van de Churchillavenue met no-regretmaatregelen niet veel beter scoort, aangezien daarmee de verkeersproblematiek beter wordt opgelost en ook de leefbaarheid voor de bewoners van de aanliggende wijken sterk verbeterd. Hiermee wordt ook het weidevogelgebied niet aangetast.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Vereniging Vrienden van Vlietland	Indiener maakt bezwaar tegen het feit dat ter hoogte van Vlietland geen maatregelen worden getroffen om de RLR landschappelijk in te passen. Dit is in strijd met eerdere toezeggingen van de gedeputeerde. De geplande aarden wallen vormen een zogenaamde 'kanteldijk' die slechts bedoeld is om instromen van water in de tunnel tegen te gaan, de weg zal zichtbaar blijven.	Inmiddels is deze zienswijze achterhaald. Voor de verdere beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap
Vereniging Vrienden van Vlietland	Indiener maakt bezwaar tegen het feit dat ter hoogte van Vlietland geen geluidwerende maatregelen worden getroffen. Dit is in strijd met eerdere toezeggingen van de gedeputeerde. De geplande aarden wallen vormen een zogenaamde 'kanteldijk' die slechts bedoeld is om instromen van water in de tunnel tegen te gaan, niet om geluidsbelasting tegen te gaan.	In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het geluidniveau ter hoogte van Vlietland na realisatie van de RijnlandRoute wel beschouwd. De provincie en het Rijk zijn van mening dat geen sprake is van een onacceptabel woon- en leefklimaat. Er wordt wel voorzien in dubbellaags ZOAB op de A4. De afspraken over geluidwerende voorzieningen die zijn gemaakt met BAM staan los van de wettelijk noodzakelijke maatregelen die moeten worden gerealiseerd op grond van de resultaten van het akoestisch onderzoek.
Vereniging Vrienden van Vlietland	Doordat het vrijliggende fietspad wordt geschrapt, worden fietsers gedwongen om op de (om te leggen) autoweg naar Vlietland te gaan rijden. Dit is onveilig en onwenselijk, zeker omdat veel recreanten in dit gebied fietsen.	De provincie is van mening dat de Hofvlietweg ook beschikbaar moet blijven voor fietsers (zoals nu ook het geval is). In tegenstelling tot eerdere ontwerpen is er in het huidige ontwerp een vrijliggend fietspad langs de Hofvlietweg opgenomen. Daarnaast is in het huidige ontwerp geen fietsverbinding meer opgenomen ter hoogte van de tunnelmond richting de Vlietweg.
Vereniging Vrienden van Vlietland	De aansluiting van de RLR wordt gerealiseerd als een gigantisch verkeersplein, pal tegen het recreatiegebied aan en midden in het omringende polderlandschap. Om horizonvervuiling en aantasting van het landschap enigszins aanvaardbaar te maken, pleit indiener ervoor om één viaduct te schrappen en één aansluiting via een onderdoorgang te realiseren.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Hoogheemraadschap van Rijnland	De zienswijze betreft een tussentijds positief wateradvies met aandachtspunten.	De provincie dankt het hoogheemraadschap voor de constructieve overleggen en het voorlopige positieve advies. De situatie van de waterhuishouding is met het nieuwe ontwerp gewijzigd. In de volgende fase is het overleg verder geïntensiveerd en is gekomen tot definitieve afstemming over het watersysteem en de watercompensatie.
Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten	De provincie heeft gekozen voor de aanleg van de RLR als oplossing voor de knelpunten op de N206. Bij het voorafgaande onderzoek is echter gebruik gemaakt van verkeerde onderzoekgegevens en -aannames, zoals bevolkingsontwikkeling, huizenbouw, verkeersprognoses en kantorenbouw. Deze gegevens waren niet actueel. Door de crisis is er sprake van een veel kleinere (economische) groei, waardoor de aannames aangepast hadden moeten worden. Indien de juiste gegevens worden gebruikt, zal de aanleg van een compleet nieuwe autoweg misschien niet nodig zijn.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer
Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten	<p>De verkeersprognose (2030) in de tabel op pag. 52 van het O-PIP komt niet overeen met de verkeersprognose (2020) in de tabel van het MER op pag. 49. Geconstateerd wordt dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ in het O-PIP uitgegaan wordt van een toename van het verkeer t.g.v. de aanleg van de RLR m.u.v. de punten 1 (N441), 6, 7, 8 (route Maaldrift-Wassenaar, N44, N14) en punt 15 (Churchillaan t.h.v. de Haagweg).</li> <li>▪ de absolute aantallen van de verkeersintensiteiten voor bijv. de Churchillaan en de Plesmanlaan in 2030 veel lager zijn dan de referentie voor 2020 in het MER.</li> <li>▪ de druk op de Europaweg als gevolg van de aanleg van de RLR enorm toeneemt.</li> </ul> <p>Vragen die hierbij opkomen zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ betekenen de getallen in de tabel op pag. 52 van het O-PIP dat het voornaamste resultaat van de aanleg van de RLR een ontlasting betekent voor het traject A44-N44-N14? Dat er dus sprake is van een verkeersverlegging van dat traject naar de Leidse regio? Dat het verkeer in de Leidse regio buiten de RLR helemaal niet wordt ontlast door de aanleg van die RLR, maar op de punten 2, 3, 4, 5, 10, 11, 12, 14 en</li> </ul>	Ten aanzien van de vragen / constatering, deze zijn juist. Met de kanttkening dat met de huidige situatie het basisjaar uit de MER wordt bedoeld. Daarbij bevat de opsomming van punten nagenoeg alleen maar locaties van de toekomstige RijnlandRoute. Hier wordt de infrastructuur uitgebreid en is dus een groei van intensiteit te verwachten gezien het huidige overbelaste verkeersnetwerk in de Leidse Agglomeratie. Overigens neemt het verkeer op een aantal andere locaties af (bijvoorbeeld Hoge Rijndijk, N448), dus de eindconclusie deelt de provincie niet. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	<p>16 toeneemt als gevolg van de aanleg van de RLR?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ is het juist dat de verkeersintensiteit op de Churchillaan zowel in de referentie als met de RLR veel lager ligt dan de huidige situatie en de referentie in 2020 uit het MER?</li> <li>▪ is het juist dat het niet aanleggen van de RLR voor de Leidse regio (m.u.v. de Churchillaan) tot minder verkeersintensiteit leidt?</li> </ul> <p>Verder leidt indiener uit de onderzoeken af dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ de aanleg van de RLR niet leidt tot ontlasting van de verkeersintensiteit in de Leidse regio;</li> <li>▪ de stellingname in de nota 'Voorkeursalternatief' dat de oplossing van de knelpunten op de bestaande route niet toekomstvast zijn omdat op den duur de verkeersintensiteit op de N206 te groot zou worden, niet gestaafd wordt door de uitkomsten van het NRM-model.</li> <li>▪ de aanleg van de RLR alleen maar leidt tot ontlasting van de Sijtwende route en dus voor de Leidse regio geen verkeerskundig voordeel oplevert.</li> </ul>	
Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten	<p>De aanleg van de RLR zal desastreuze gevolgen hebben voor het landschap en de natuur ten oosten en westen van Voorschoten. De voorziene ondergrondse faunapassage bij Maaldrift zal door zijn ligging en geringe omvang van niet meer dan een symbolische betekenis zijn. Door de aanleg van de RLR wordt de aanleg van de 'stepping stones' zoals Lentevreugd en Bentwoud als robuuste ecologische verbindingzones vrijwel teniet gedaan omdat de RLR deze verbindingzones nu onderbreekt. Tevens staat in de Natuurtoets (pag. 31) dat de provincie wil verhinderen dat reeën in het gebied zich verplaatsen, terwijl dat het doel was van de aanleg van de stepping stones. Daarbij verhindert de RLR niet dat reeën oversteken, maar zorgt deze er juist voor dat er meer ongelukken zullen voorkomen.</p>	<p>Bij knooppunt Ommedijk (Maaldrift) wordt een fiets-ecotunnel aangelegd waarmee tegemoet wordt gekomen aan de wens tot een grotere faunapassage in combinatie met een recreatieve verbinding. De faunapassage maakt onderdeel uit de Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). Voor de uitvoering van het MJPO zijn de volgende instanties verantwoordelijk: provincies, de ministeries van Infrastructuur en Milieu en van Economische Zaken, ProRail en DLG (Dienst Landelijk Gebied). Het MJPO is een essentieel onderdeel binnen de realisatie van de EHS omdat het EHS-gebieden en Ecologische verbindingzones weer met elkaar verbindt die door infrastructuur werden versnipperd. De EVZ die door de</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
		<p>A44 wordt doorsneden, heeft de volgende doelsoorten: boommarter, hermelijn, waterspitsmuis, rosse woelmuis, rugstreeppad, kleine vuurvlieder, oranjetip en houtpantserjuffer. Deze soorten zijn reeds in het gebied aanwezig of zijn in de toekomst te verwachten. Gezien het doel om de EVZ te ontsnipperen is met het ontwerp van de fiets-ecotunnel rekening gehouden met dezelfde doelsoorten. Overigens waren er wensen vanuit de omgeving om ree als doelsoort mee te nemen. RWS en PZH hebben samen met verschillende partijen (gemeentes en natuurorganisaties) geconcludeerd dat er uit oogpunt van ecologie en veiligheid meer nadelen dan voordelen zijn om de faunapassage voor groot wild in te richten. Het is niet gewenst dat de Papenwegse Polder en de Duivenvoordse en Veenzijdse Polder een opvanggebied worden voor een overschot aan reeën en mogelijk damherten in de duinen, gelet op het gevaar dat deze reeën vervolgens belanden op het spoor, op de A4 en omliggende regionale wegen.</p>
<p>Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten</p>	<p>De Papenwegse polder en de Oostvlietpolder zijn aangeduid als weidevogelgebieden. Eveneens zijn beide gebieden aangeduid als EHS verbindingzone. Hiervoor geldt het 'nee, tenzij' principe. Door de aanleg van de 'ZnB' variant is er strijd met dit uitgangspunt. Ook de provinciale ambities in het landschapsontwikkelingsplan Duin, Horst en Weide zijn in redelijkheid niet meer te rijmen met het voorliggende plan. De mitigerende en compenserende maatregelen zijn onvoldoende en niet duidelijk vastgelegd, de compensatieopgaven voor de Papenwegse polder ontbreken in het Landschapsplan, er wordt voorbij gegaan aan de trekvogels, de opsomming van beschermde dier- en plantensoorten die voorkomen in het gebied is zeer willekeurig en niet gebaseerd op een gedegen gebiedskennis en/of veldbiologisch inzicht. Het verkrijgen van een FF-ontheffing</p>	<p>De aanleg van de weg zal van invloed zijn op de natuurwaarden in deze polders. Een deel van de polders wordt ongeschikt als rust, leef en fourageergebied. Deze effecten van de aanleg en het gebruik zijn onderzocht en maatregelen daarvoor zijn onderdeel van de mitigatievisie en opgenomen in het mitigatie- en compensatieplan en het landschapsplan dat zal worden uitgevoerd bij de aanleg van de weg. De effecten zijn beschreven op basis van de meest recente gegevens en de beste expert judgement in</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	zal dan ook problematisch zijn, omdat mitigerende en compenserende maatregelen moeilijk te treffen zijn en er reële alternatieven zijn voor de ZnB variant. Gepleit wordt door indiener om de alternatieven alsnog serieus in overweging te nemen.	beeld gebracht. Voor soorten waarvoor eerdere inventarisaties niet mogelijk zijn geweest wordt nu aanvullend onderzoek uitgevoerd Evenals voor de weidevogels geldt dat voor beschermde soorten in het kader van de geldende wet- en regelgeving passende maatregelen zullen worden genomen. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten	De zienswijze van het Bewonersgroepenoverleg RLR dient hier als ingelast te worden beschouwd.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijze.
Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten	<p>In de paragraaf economische uitvoerbaarheid staat beschreven dat er een dekkingstekort is van 12,7 miljoen euro. Het budget van 825,4 miljoen euro is taakstellend. De vraag die hierbij ontstaat is: hoe gaat dit opgelost worden? Daarnaast wil indiener van onderstaande punten weten: hoe hoog is het bedrag? Zijn de kosten hiervoor al opgenomen in de kosten van het project en zone, hoe gaan deze kosten gedekt worden?:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ de (hogere) geluidschermen langs de N206</li> <li>▪ de compensatie voor weidevogels buiten het plangebied</li> <li>▪ de boezemwatercompensatie buiten het plangebied</li> <li>▪ maatregelen uit de 'Inpassingsvisie/Landschapsplan RLR</li> <li>▪ de kosten samenhangend met de inpassing van nieuwe elementen, waarbij rekening dient te worden gehouden met de fijnmazigheid</li> <li>▪ de kosten van 'elk deelgebied zal integraal en duurzaam ontworpen moeten worden, waarbij de aanwezige waarden gerespecteerd worden en nieuwe kwaliteiten kunnen worden toegevoegd'</li> <li>▪ kosten van geluidwerende voorzieningen, berm en wegmeubilair (bruggen, viaducten, etc.) en compensatie en mitigatie</li> <li>▪ alle kosten die voortvloeien uit toevoegingen n.a.v. in te dienen zienswijzen en</li> </ul>	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Economische uitvoerbaarheid



Naam	Zienswijze	Beantwoording
	<p>andere adviezen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ de in bijlage 20 'Inpassingsvisie/Landschapsplan RLR' van MTD landschapsarchitecten genoemde voorstellen (voor zover deze worden uitgevoerd);</li> <li>▪ de exploitatiekosten van de RLR</li> </ul> <p>Bij een O-PIP dient een volledige kostendekking te worden gegeven. Die is in dit O-PIP niet aanwezig. Eveneens is niet aangegeven hoe de BTW wordt verwerkt, ook in het licht van het feit dat een aantal van de kostendragers niet zullen bijdragen aan een eventueel te betalen BTW bedrag. Verder, hoe kunt u verantwoorden dat in een tijd van bezuinigingen deze grote bedragen worden uitgegeven.</p>	
Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten	Het project kan niet in zijn totaliteit worden gezien en beoordeeld, omdat de OTB's niet tegelijkertijd met het O-PIP ter inzage zijn gelegd. De provincie heeft het plan altijd als één geheel gepresenteerd, dus hadden de besluiten of samengevoegd moeten worden of gelijktijdig ter inzage gelegd moeten worden. Indiener geeft ook aan dat het niet terecht zou zijn als een zienswijze niet-ontvankelijk wordt verklaard, omdat het bij het verkeerde besluit is ingediend. Indiener heeft dit in een brief van 17 april aan GS van de provincie ook verzocht.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten	Indiener geeft aan dat er geen aanvulling op het MER uit 2012 is gemaakt, terwijl de RLR intussen een tal van aanpassingen heeft ondergaan met andere effecten op de omgeving. De commissie MER heeft dit ook geadviseerd en de gedeputeerde van de provincie heeft dit ook toegezegd. Indiener wil dat er een aanvulling op het MER gemaakt wordt voor het plan zoals het er nu ligt, voordat het PIP vastgesteld kan worden. Dit MER dient de normale procedure te doorlopen, zodat het mogelijk is om er een zienswijze tegen in te dienen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten	Aangegeven wordt dat er teveel documenten behoren bij het plan om door te kunnen nemen in zes weken tijd, zodat een volledige zienswijze ingediend kan worden. Indiener geeft aan de zienswijze op een nader moment te willen aanvullen.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten	Indiener geeft aan dat de provincie op zijn VO-PIP reactie op enkele punten maar summier is beantwoord en op andere punten helemaal niet, en maakt hier bezwaar tegen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten	Indiener vindt dat op andere tracés ook gekeken had moeten worden of een boortunnel een optie is. De tunnel onder de Churchillaan had dan ook voor de hand gelegen, hierdoor wordt de polder bij de Stevenshof niet aangetast en hoeft er niet onnodig gebruik te worden gemaakt van een route over de A44 en de A4.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten	<p>Opmerkingen op de tekst van de inleiding van het O-PIP:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. is er ooit een antwoord gegeven op de wel zeer grondige analyse van de heer Otto Schwertz betreffende de robuustheid van de RLR? De simpele constatering dat twee wegen robuuster zijn dan één is te oppervlakkig, omdat langs die maatlat alle cruciale wegen verdubbeld zouden moeten worden.</li> <li>2. de argumentatie van de doorstroming van de RLR is betwistbaar, waarbij deze in de meest optimale en bijna onrealistische zin vergelijkt met de gemiddelde huidige reistijd van de N206</li> <li>3. er wordt geen enkele beschouwing gewijd aan het feit dat het oost-west verkeer in de huidige plannen van de RLR zowel op de A44 als op de A4 toegevoegd worden aan het noord-zuid verkeer. Wat als er een calamiteit gebeurt op de A44 of de A4, dan stroomt ook het oost-west verkeer niet meer.</li> <li>4. in de toelichting staat dat de leefbaarheid door het plan wordt verbeterd, terwijl de leefbaarheid juist verslechterd door de weg door een uniek natuurgebied en een EHS verbinding aan te leggen (Maaldrift)</li> <li>5. het wordt niet duidelijk wat de verbeteringen zijn voor grote delen van de Leidse regio, die geen gebruik kunnen maken van de RLR</li> <li>6. als het om snelle aanpak van de problemen op de N206 gaat, dan had al veel eerder een oplossing van de knelpunten gerealiseerd kunnen worden, waarvoor vergunningstechnisch geen problemen waren</li> <li>7. in de toelichting staat dat de gemeenten over het algemeen positief zijn over de oost-westverbinding die met de RLR wordt gerealiseerd. De gemeenten</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. De analyse van dhr. Schwertz is beoordeeld op zijn merites en niet bruikbaar bevonden</li> <li>2. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer</li> <li>3. Het gaat om het bieden van alternatieven. Als er een calamiteit is op de A4 of A44, dan is op meerdere plaatsen uitwisseling tussen beiden mogelijk. Het oost-west verkeer kan daardoor doorstromen</li> <li>4. Bekeken vanuit een groter perspectief verbetert de leefbaarheid door de aanleg van de RijnlandRoute. Er zullen altijd gebieden zijn waar de gevolgen, zowel positief als negatief, in meer of mindere mate waarneembaar zijn. Overigens komt er bij Maaldrift (knooppunt Ommedijk) een ecopassage.</li> <li>5. De effecten van de RijnlandRoute op de Leidse regio zijn uitvoerig aan de orde geweest in het kader van de m.e.r.-procedure</li> <li>6. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische</li> </ol>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	Leidschendam-Voorburg, Voorschoten, Wassenaar en Zoeterwoude hebben zich altijd tegen dit tracé uitgesproken.	beantwoording: Alternatievenafweging 7. De genoemde gemeenten zijn positief over de RijnlandRoute, maar behouden hun wensen voor onder meer de inpassing van de weg.
Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute	Het O-PIP gaat maar over een deel van RLR, het provinciale. Over enkele weken komt het andere deel van het rijk ter inspraak te liggen. Dit is inhoudelijk onduidelijk, waar moeten we op reageren, en het is belastend voor de belanghebbende, deze moet nu twee maal een zienswijze indienen. Het strookt bovendien niet met het feit dat PZH de RLR altijd heeft gepresenteerd als een totaalpakket, dat niet gefaseerd kan worden uitgevoerd door het naar voren halen van de zogenaamde no-regretmaatregelen en het oplossen van knelpunten op de bestaande wegen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Procedure en Alternatievenafweging.
Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute	Te veel documenten voor niet specialisten om in korte tijd door te nemen.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute	Na bestudering blijkt dat veel van de stukken bestaan uit het MER 2e fase. Het is vreemd dat deze stukken worden bijgevoegd, omdat ze achterhaald zijn door de vele veranderingen die naderhand zijn doorgevoerd in het ontwerp van Zoeken naar Balans (ZnB). Wij zijn daarom van mening dat eerst het MER 2e fase moet worden aangepast op deze veranderingen.	De stukken van het MER 1e en 2e fase zijn ter zake doende stukken en maken onlosmakelijk onderdeel uit van het ruimtelijk besluit. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute	Indieners op het VO-PIP zijn in de Nota van Antwoord anoniem gehouden. Dat had niet moeten gebeuren. Het belemmert onderlinge discussie en het indienen van zienswijzen is openbaar.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute	De behandeling van de zienswijzen op het VO-PIP is onzorgvuldig, onvolledig en slecht onderbouwd. Wij vinden dat de provincie eerst een goed onderbouwde weerlegging van de zienswijzen op VO-PIP moet geven alvorens ze verder gaan met O-PIP. Het motiveringsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel zijn hier in het geding. De provincie maakt hier een procedurele fout. In het bijzonder moeten provincie en rijk eerst aantonen dat het wegennet na aanleg van Zoeken naar Balans robuuster wordt. Daarna mogen ze	De provincie deelt de mening van indiener niet. Er is geen sprake van een procedurele fout. De RijnlandRoute zorgt voor een robuuster wegennet. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	pas gaan beslissen over een inpassingsplan.	
Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute	Uit de O-PIP-toelichting blijkt dat de provincie een ander rekenmodel heeft gebruikt om de verkeersstromen door te rekenen. Voor het O-PIP is het Nederlands Regionaal Model 2013 (NRM) gebruikt. Voor het MER is de RVMK (Regionale Verkeersmilieukaart) samen met het NRM gebruikt. Echter, de uitkomsten van het verkeersonderzoek worden niet gepubliceerd of nader toegelicht. Alleen uit een tabel in de toelichting (blz. 55) blijkt dat de twee verschillende modellen sterk andere uitkomsten geven. Evenmin is duidelijk waarom voor het MER en het O-PIP een ander model wordt gebruikt. Het is dus onduidelijk welk rekenmodel beter is. PZH zegt op eerder genoemde blz. 55 dat overstappen op een ander model niet leidt tot een andere afweging en keuze in de variantenafweging. Deze uitspraak wordt echter niet onderbouwd.	In de toelichting van het (O-)PIP is aangegeven waarom een ander verkeersmodel is gehanteerd. De resultaten zijn gepubliceerd op <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a> . In de volgende fase worden de meest recente verkeersresultaten ook op deze locatie gepubliceerd. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Verkeer en MER
Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute	PZH rekent met een zeer sterke toename van het verkeer. In beide rekenmodellen zijn onrealistisch hoge hoeveelheden verkeer gebruikt. De provincie onderbouwt dit doordat ze wil voorkomen dat er mogelijk sprake zou zijn van een onderschatting van (milieu)effecten. Omdat 'milieu' tussen haakjes staat zal het ook gaan om de vraag hoeveel verkeer een bepaalde variant aan kan. Echter, om een investeringsbeslissing te nemen, moet je niet uitgaan van een absurd hoge verkeersgroei. In dat geval stel je de baten van verminderde reistijd te rooskleurig voor. Tevens stel je de nulsituatie te ongunstig voor. De provincie maakt zo het probleem groter dan het is en maakt de uitkomst financieel aantrekkelijker dan ze is. Dit leidt ertoe dat de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) die gedaan is, niet deugdelijk is.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer. Daarnaast levert het resultaat van de huidige verkeersberekeningen (NRM) voor de nieuwe verbinding A4-A44 vergelijkbare intensiteiten op. Dit betekent dat er ten opzichte van eerdere berekeningen ongeveer een gelijk aantal toekomstige gebruikers wordt voorspeld voor de toekomstige nieuwe verbinding. De verkeerskundige baat (reistijdwinst en betrouwbaarheid) zal derhalve ook een zelfde orde grote bedragen als in de oorspronkelijke MKBA. Een heroverweging is niet aan de orde. De gehanteerde groeiscenario's zijn nog steeds valide en de omvang van het verkeer zal in 2030 zeker binnen de bandbreedte van de beide WLO – scenario's GE en RC vallen.
Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute	Alternatief Churchill Avenue scoort op meerdere aspecten goed, maar was duurder dan ZnB. Inmiddels wordt ZnB steeds duurder en door boortunnel en andere inpassing bij de A4, zal het kostenverschil nog kleiner zijn geworden. PZH heeft alleen voor het afwijzen	Provinciale Staten zijn op basis van een integrale afweging (Nota voorkeursalternatief) tot een tracékeuze gekomen. De provincie is van mening dat

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	<p>van de CA de post weerstandsvermogen opgevoerd. Deze post was eerder niet genoemd en komt in het O-PIP ook niet voor. Het is ook geen onderdeel van standaardkostenramingen (SSK-methode). Dit zien wij als opportunistisch gebruik van een begrip uit een andere context. Het is niet integer dat een overheidslichaam dit doet. Wij vinden dat de provincie niet goed heeft onderbouwd waarom de Churchill Avenue moest afvallen. Wij zijn van mening dat het MER 2 ' fase ten eerste dient te worden aangepast aan de meest recente wijzigingen en inzichten en ten tweede aan een correct gebruik van de post weerstandsvermogen.</p>	<p>voldoende gemotiveerd is waarom Churchill Avenue (en andere alternatieven) zijn afgevallen. Niet alleen vanwege de kosten. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Alternatievenafweging en MER</p>
<p>Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute</p>	<p>Na afronding van de 2<sup>e</sup> fase MER hebben meerdere ingrijpende ontwerpwijzigingen plaatsgevonden. Een hiervan is de boortunnel in het tracédeel onder Voorschoten. Wij vinden dat de provincie ook boortunnels op andere locaties moet onderzoeken voor ze een inpassingsplan voor een boortunnel ZnB maakt. De provincie maakt een procedurele fout als ze eerst boortunnels afwijst, omdat ze te duur zijn en vervolgens alleen voor één tracé toch voor een boortunnel kiest. Dit schaadt maatschappelijke belangen en riekt naar onbehoorlijk bestuur. Op 19 november 2012 en 2 april 2013 heb ik de provincie een brief gestuurd over dit onderwerp. De provincie heeft niet op deze brief gereageerd. Dat is een procedurele fout.</p>	<p>De provincie heeft inderdaad niet gereageerd op de brieven. Zij betreurt dat dit heeft kunnen gebeuren en biedt haar excuses aan. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging</p>
<p>Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute</p>	<p>In de brieven van 19 november 2012 en 2 april 2013 (citaat) heb ik gevraagd om ook het Spoortracé weer te onderzoeken. Op deze brieven is geen reactie gekomen. Dat is een procedurele fout. Wij vragen om het Spoortracé te heroverwegen. Dit kan door een eerlijke vergelijking te maken tussen tenminste drie geboorde tunnels (naast ZnB de Churchill-Lelytunnel en het spoortracé).</p>	<p>Los van het feit dat de provincie het niet reageren op de brieven betreurt, deelt zij de mening van indiener niet. Het spoortracé is in een eerder stadium afgevallen, onder meer op basis van kosten en het hoge risicoprofiel. Er is geen reden om het Spoortracé te heroverwegen. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging</p>
<p>Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute</p>	<p>Los eerst de knelpunten op, ga monitoren of er nog problemen zijn en als dat het geval is, neem dan pas dure vervolmaatregelen. Deze werkwijze voorkomt dat er veel publiek geld wordt uitgegeven aan een weg die niet nodig is. PZH moet op de korte termijn WEL knelpunten op de bestaande route oplossen, maar NIET de nieuwe doorsnijding bij Voorschoten aanleggen. Wij vinden dat PZH het plan RLR in tweeën moet knippen. Het</p>	<p>Met de zogenoemde no-regret maatregelen worden de knelpunten niet opgelost. De robuuste oplossing is de gehele RijnlandRoute, niet een aantal onderdelen daarvan. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	<p>ene deel heeft dan betrekking op snel uit te voeren maatregelen op de bestaande route. Het andere deel heeft betrekking op de nieuwe doorsnijding bij Voorschoten. Die mag pas uitgevoerd worden als de bestaande route na het nemen van de maatregelen nog knelpunten bevat en als blijkt dat de twee andere boortunnels slechter uitpakken qua kosten-baten, verkeersoplossend vermogen, robuustheid wegnen en effect op landschap, natuur en milieu.</p>	
Postmus Sierbestrating BV	<p>Indiener wil graag reclame plaatsen langs beide wegen om de schade die het pand oploopt te minimaliseren. Bijvoorbeeld door het plaatsen van bewegwijzering of een hoge reclamemast. Indiener wil hierover graag overleggen met de provincie/gemeente.</p>	<p>De provincie is in contact getreden met indiener en maakt afspraken over de wijze van inpassing in het wegontwerp. De gemeente Katwijk werkt (vooralsnog) niet mee aan het plaatsen van een hoge reclamemast.</p>
Postmus Sierbestrating BV	<p>In het O-PIP staat aangegeven dat er een nieuwe weg aangelegd zal worden bij de Binnenweg in Valkenburg. Dit geniet de voorkeur van indiener, omdat hierdoor meer traffic gegenereerd wordt en de weg beter begaanbaar wordt dan wanneer de huidige situatie wordt gehandhaafd.</p>	<p>In het PIP worden twee varianten planologisch mogelijk gemaakt. Eén variant direct vanaf de Torenvlietlaan en één variant via de Voorschoterweg. Deze laatste (worst case) is ook milieukundig doorgerekend. Aan de hand van een wijzigingsbevoegdheid kan het college van Katwijk één van de varianten procedureel doorvoeren.</p>
Postmus Sierbestrating BV	<p>In een brief van 30-4-14 van de provincie staat omschreven dat er van het perceel van het bedrijf gronden nodig zijn voor de aanleg van een tunnel. Indiener wil hier meer uitleg over, aangezien hij niet bekend is met deze inpassing. Indiener is bereid om naar de mogelijkheden te kijken wat betreft het aan- en verkoop van de gronden.</p>	<p>De provincie is in overleg getreden met indiener</p>
Postmus Sierbestrating BV	<p>Verzocht wordt om i.p.v. niet-transparante geluidsschermen, transparante geluidsschermen te realiseren. Hierdoor zal het bedrijf beter zichtbaar zijn vanaf de N206. Het pand is ook al minder zichtbaar door de geplande afrit aan de voorzijde van het perceel. Tevens wordt verzocht om de getekende geluidsschermen zoals in eerdere ontwerpen (zie bijlage zienswijze) te handhaven, deze stopt namelijk voor het perceel van het bedrijf. In het O-PIP zijn ze langs het perceel getekend.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Stichting Tijd voor Groen	In het O-PIP is beschreven dat de RLR 'een gast in het landschap is'. Indiener is het hier niet mee eens. De RLR tast namelijk het landschap ernstig aan en brengt schade aan de flora en fauna ter plaatse. Er wordt verder niet onderbouwd hoe de weg ondergeschikt is aan het landschap.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap
Stichting Tijd voor Groen	Indiener geeft aan dat de ingediende zienswijze door het Bewonersgroepenoverleg als herhaald en ingelast dient te worden beschouwd.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijze.
Stichting Tijd voor Groen	Het project kan niet in zijn totaliteit worden gezien en beoordeeld, omdat de O-Tracébesluiten niet tegelijkertijd met het O-PIP ter inzage hebben gelegen. Het plan is altijd als één geheel gepresenteerd.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
Stichting Tijd voor Groen	De zes weken voor de terinzagelegging is weliswaar wettelijk bepaald, maar veel te kort gezien de omvang en de complexiteit van de ter inzage gelegde stukken. Verzocht wordt om de ter inzage termijn zodanig te verlengen dat deze voldoende ruim is en parallel loopt met de procedure van het Rijk.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
Stichting Tijd voor Groen	Er is voor gekozen om de MER tweede fase niet aan te vullen, ondanks dat het onderliggende plan op veel punten is aangepast waardoor de milieueffecten anders zouden zijn. Er ontbreekt een gedegen motivering waarom ervoor is gekozen om het MER niet aan te vullen. Tevens adviseerde de Commissie MER om dit wel te doen. Dit is in strijd met het zorgvuldigheids-, motiverings- en rechtsbeginsel. Verzocht wordt om een aanvulling op het MER op te stellen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
Stichting Tijd voor Groen	Indiener behoudt zich het recht op ook na de terinzagetermijn een aanvulling op onderhavige zienswijze te geven.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
Stichting Tijd voor Groen	De in het plan opgenomen faunapassage is onvoldoende. De tunnel is van te beperkte doorsnede om grot wild te laten passeren. Zelfs wordt afgevraagd of de faunapassage wel geschikt is voor vossen. Een robuuste passage in de vorm van een ecoduct zou passend zijn, dat is namelijk wel een provinciale ecologische verbinding. Eveneens kan deze dan ook gebruikt worden als recreatieve verbinding voor voetgangers en fietsers. Verzocht wordt om een faunapassage te realiseren die een echte en hechte ecologische	Bij knooppunt Ommedijk wordt een fiets-ecotunnel aangelegd waarmee tegemoet wordt gekomen aan de wens tot een grotere faunapassage in combinatie met een recreatieve verbinding. De faunapassage maakt onderdeel uit de Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). Voor de uitvoering van het MJPO zijn de

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	<p>verbindingszone tussen de duinen en het achterland mogelijk maakt.</p>	<p>volgende instanties verantwoordelijk: provincies, de ministeries van Infrastructuur en Milieu en van Economische Zaken, ProRail en DLG (Dienst Landelijk Gebied). Het MJPO is een essentieel onderdeel binnen de realisatie van de EHS omdat het EHS-gebieden en Ecologische verbindingzones weer met elkaar verbindt die door infrastructuur werden versnipperd. De EVZ die door de A44 wordt doorsneden, heeft de volgende doelsoorten: boomarter, hermelijn, waterspitsmuis, rosse woelmuis, rugstreepad, kleine vuurvlieder, oranjetip en houtpantserjuffer. Deze soorten zijn reeds in het gebied aanwezig of zijn in de toekomst te verwachten. Gezien het doel om de EVZ te ontsnipperen is met het ontwerp van de fiets-ecotunnel rekening gehouden met dezelfde doelsoorten.</p>
<p>Stichting Tijd voor Groen</p>	<p>Het is onduidelijk waarom de aantasting van de weidevogelgebieden buiten het plangebied wordt gecompenseerd. Ook is niet duidelijk op welke wijze dit zal gebeuren. Dit is in strijd met het compensatiebeginsel.</p>	<p>Het mitigatie ontwerp gaat uit van optimale compensatie mogelijkheden. In de polders waar de weg doorheen loopt is de situatie complex. Verstoring maakt dat het niet direct de meest geschikte locaties zijn om alle compensatie te realiseren. Grondwaterstand verhoging zou, als dat al technisch mogelijk is, betekenen dat agrarisch beheer ernstige belemmeringen ondervindt en dat percelen feitelijk uit productie worden genomen. Hiervoor bestaat geen draagvlak in deze polder. Daarom is gekozen voor het uitvoeren van een deel van de maatregelen elders.</p>



Naam	Zienswijze	Beantwoording
Stichting Tijd voor Groen	De nut en noodzaak voor de RLR is onvoldoende onderbouwd. Er zijn betere en minder kostbare oplossingen om de verkeersdoelen te bereiken, te beginnen met het uitvoeren van de zogeheten no-regretmaatregelen of de Churchillavenue. De gemaakte keuzes voor het tracé worden onvoldoende onderbouwd, een afgewogen vergelijking van de alternatieven ontbreekt ook al is dit vereist op basis van de Bro.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Alternatievenafweging en nut en noodzaak
Hoekstra Wheels	Daar er betreffende het gebied nabij onze bedrijfslocatie een zeer summier ontwerpingsplan ter inzage ligt, waardoor er veel onzekerheden voor ons bedrijf ontstaan, maak ik bij deze bezwaar tegen dit plan. Voor details verwijs ik naar de eerder door de gemeente Katwijk kenbaar gemaakte bezwaren, waar ik mij geheel of gedeeltelijk bij aansluit.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijze.
McDonalds Nederland	Het O-PIP voorziet in de wegbestemming van het Restaurant, terwijl het O-PIP geen enkele waarborg voor een alternatieve, gelijkwaardige locatie voor het Restaurant in combinatie met een schadeloosstelling voor McDonald's bevat. Zolang hierover geen zekerheid kan worden verschaft, moet het Restaurant worden behouden. Het O-PIP is dan ook prematuur en bovendien in strijd met de goede ruimtelijke ordening en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Voorts is het de vraag of het O-PIP financieel uitvoerbaar is. Het PIP is derhalve onrechtmatig	De RijnlandRoute maakt het voortzetten van het restaurant op de huidige locatie onmogelijk. Vanuit dat perspectief is de provincie in overleg getreden met indiener. Een aantal opties, waaronder aankoop of verplaatsing, is mogelijk. De provincie (in dit geval feitelijk Rijkswaterstaat) kan op basis hiervan het restaurant 'wegbestemmen'. Overigens heeft de provincie (of Rijkswaterstaat) geen inspanningsverplichting in het zoeken naar alternatieve locaties. Zie verder de thematische beantwoordingen: Economische uitvoerbaarheid en grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
McDonalds Nederland	De voorgenomen realisering van de RijnlandRoute betreft een initiatief van uw Provincie. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is het dan ook uw Provincie, die voorafgaand aan de vaststelling van het definitieve Inpassingsplan RijnlandRoute (het "PIP") moet onderzoeken op welke wijze de nadelige gevolgen hiervan voor McDonald's kunnen worden beperkt (vgl.: ABRS 9 november 2011. zaaknummer 201009220/1. r.o. 2.33.2). Aangezien het Restaurant in het O-PIP wordt wegbestemd, ligt het voor de hand dat deze schadebeperking bestaat uit een garantie voor een alternatieve, gelijkwaardige locatie voor het Restaurant in combinatie met een schadeloosstelling voor McDonald's	De provincie heeft geen inspanningsverplichting in het zoeken van alternatieve locaties. Wel is de provincie in gesprek met McDonalds waarin de intentie is afgesproken om mee te denken met mogelijke alternatieven. Hierbij zijn twee locaties ter sprake geweest. Deze zijn met McDonalds gedeeld. Een besluit hierover is nog niet genomen. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen:

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	(vanwege verplaatsingskosten e.d.).	Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie en economische uitvoerbaarheid
McDonalds Nederland	In het O-PIP wordt echter op geen enkele wijze aandacht aan de toekomstige situatie van het Restaurant besteed. Waar in het Voorontwerp en de Nadere Uitwerking nog (enigszins) zicht op een alternatieve locatie voor het Restaurant bestond, wordt in het O-PIP hierover met geen woord gerept. McDonald's verkeert hierdoor in het ongewisse over de toekomstige situatie van het Restaurant. Het is volstrekt onzeker of het Restaurant op een andere locatie kan worden voortgezet en of McDonald's hierin schadeloos wordt gesteld.	De provincie heeft geen inspanningsverplichting in het zoeken van alternatieve locaties. Wel is de provincie in gesprek met McDonalds waarin de intentie is afgesproken om mee te denken met mogelijke alternatieven. Hierbij zijn twee locaties ter sprake geweest. Deze zijn met McDonalds gedeeld. Een besluit hierover is nog niet genomen. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie en economische uitvoerbaarheid
McDonalds Nederland	Mocht uw Provincie vóór de vaststelling van het PIP geen alternatieve locatie voor het Restaurant hebben gevonden, verzoek ik u het Restaurant in het PIP te behouden. Voorts verzoek ik u de gewijzigde versie van het O-PIP conform het voorgaande ter vaststelling aan provinciale staten ("PS") voor te leggen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie. Binnen de plangrenzen van het PIP is geen alternatieve locatie voorzien. De huidige locatie wordt wegbestemd c.q. in het TB gemarkeerd als 'te amoveren'. Het PIP dat PS vaststellen is feitelijk een gewijzigd O-PIP. De doorgevoerde wijzigingen zijn inzichtelijk gemaakt in de Nota van wijziging.
McDonalds Nederland	McDonalds heeft herhaaldelijk de provincie verzocht om in gesprek te komen over alternatieve locaties. Een afspraak hierover heeft de provincie tot dusverre niet nagekomen.	De provincie heeft geen inspanningsverplichting in het zoeken van alternatieve locaties. Wel is de provincie in gesprek met McDonalds waarin de intentie is afgesproken om mee te denken met mogelijke alternatieven. Hierbij zijn twee locaties ter sprake geweest. Deze zijn met McDonalds gedeeld. Een besluit hierover is nog niet genomen.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
McDonalds Nederland	<p>Uw Provincie heeft geen (althans, onvoldoende) onderzoek verricht naar een alternatieve locatie voor het Restaurant. De enige optie die uw Provincie in het verleden heeft genoemd, is de locatie bij de noordwest kwadrant van knooppunt Leiden-West . Deze optie heeft uw Provincie echter zonder enige nadere motivering, die ontbreekt, verworpen. Het is McDonald's hierdoor volstrekt onduidelijk waarom deze locatie niet geschikt is voor een McDonald's-vestiging. Het noemen van één enkele optie ontslaat uw Provincie bovendien niet van de plicht om daadwerkelijk en deugdelijk onderzoek te doen naar andere mogelijke locaties voor het Restaurant (vgl.: ABRS 9 november 2011, zaaknummer 201009220/1, r.o. 2.33.2). Voorts kan worden betwijfeld of er daadwerkelijk geen alternatieve locatie voor het Restaurant kan worden gevonden. Voor het transferium is uw Provincie hierin immers wél geslaagd, terwijl het transferium een veel groter ruimtebeslag dan het Restaurant heeft (circa 10.000 m2 tegenover circa 3.500 m2 van het perceel waarop het Restaurant is gelegen). Daarbij komt verder dat in de omgeving van knooppunt Leiden-West voldoende braakliggende kavels beschikbaar zijn, bijvoorbeeld ten noorden van de N206.</p>	<p>De provincie heeft geen inspanningsverplichting in het zoeken van alternatieve locaties. Wel is de provincie in gesprek met McDonalds waarin de intentie is afgesproken om mee te denken met mogelijke alternatieven. Hierbij zijn twee locaties ter sprake geweest. Deze zijn met McDonalds gedeeld. Een besluit hierover is nog niet genomen. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie en economische uitvoerbaarheid</p>
McDonalds Nederland	<p>Door het wegbestemmen van het Restaurant lijdt McDonald's immers substantiële schade. Deze schade zal volledig op uw Provincie worden verhaald. Aangezien uw Provincie bij het opstellen van het O-PIP geen (althans, onvoldoende) rekening met de belangen van McDonald's heeft gehouden, kan worden betwijfeld of uw Provincie voldoende financiële middelen heeft om deze schade aan McDonald's te vergoeden.</p>	<p>De provincie heeft geen inspanningsverplichting in het zoeken van alternatieve locaties. Wel is de provincie in gesprek met McDonalds waarin de intentie is afgesproken om mee te denken met mogelijke alternatieven. Hierbij zijn twee locaties ter sprake geweest. Deze zijn met McDonalds gedeeld. Een besluit hierover is nog niet genomen. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie en economische uitvoerbaarheid</p>
McDonalds Nederland	<p>Daarbij komt verder dat uw Provincie ten behoeve van de realisering van de RijnlandRoute beschikking over de gronden van McDonald's moet hebben. Dit kan via een minnelijke weg of - als dat niet mogelijk blijkt - via een onteigeningsprocedure. Algemeen bekend is dat een onteigeningsprocedure doorgaans vele jaren duurt en bovendien zeer kostbaar is. Dit laatste geldt zeker voor de gronden van McDonald's, nu</p>	<p>De provincie heeft geen inspanningsverplichting in het zoeken van alternatieve locaties. Wel is de provincie in gesprek met McDonalds waarin de intentie is afgesproken om mee te denken met mogelijke alternatieven. Hierbij zijn twee locaties ter sprake</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	deze op een prominente locatie langs de A44 en de N206 zijn gelegen. McDonald's vraagt zich af of het budget van uw Provincie hiervoor voldoende toereikend is.	geweest. Deze zijn met McDonalds gedeeld. Een besluit hierover is nog niet genomen. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie en economische uitvoerbaarheid
McDonalds Nederland	Tijdens de informatiebijeenkomst van 29 april 2014 vernam McDonald's dat de verbeelding van het O-PIP, zoals deze thans ter inzage ligt, in de komende periode op een aantal punten zal worden gewijzigd. McDonald's behoudt zich het recht voor hierover te zijner tijd een schriftelijke zienswijze naar voren te brengen.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
Gemeente Wassenaar	In het verleden hebben wij met u bij de MinI&M gepleit voor snelheidsverlaging op de A44 tussen het kruispunt Rozenweg-A44/N44 en knooppunt Maaldrift. Dit voorstel is op 8 maart 2013 door Rijkswaterstaat afgewezen omdat het toenmalige ontwerp van knooppunt Maaldrift niet aan zou sluiten bij het snelhedenbeleid van het kabinet. Het ontwerp is i.t.t. het eerdere ontwerp een volledig en doorgaand knooppunt. In het huidige verkeerskundige ontwerp bij het O-PIP is geen rekening gehouden met het snelheidsregime op de A44 in relatie tot de snelheid op de delen van de nieuwe wegverbinding tussen de A44 en de A4. In onze ogen is dit onterecht en pleiten wij nogmaals voor het verlagen van de snelheid op de A44 tussen het kruispunt Rozenweg-A44/N44 en het thans voorziene knooppunt Maaldrift.	Het project RijnlandRoute is voor de wegbeheerder van de A44 (Rijkswaterstaat) geen aanleiding om de snelheid op de A44 aan te passen. Dit past niet binnen het kabinetsbeleid.
Gemeente Wassenaar	Wij constateren dat de ter visie legging van de OTB's niet gelijk loopt aan de ter visie legging van het O-PIP. Op het moment van vaststelling van voorliggende zienswijze op het O-PIP was het moment van ter visielegging van het OTB A44 niet bekend. Het tracé valt in Wassenaar voor het grootste gedeelte binnen het OTB A44, waardoor het voor ons en andere belanghebbenden niet mogelijk is de effecten van het O-PIP en het OTB A44 integraal te beoordelen. Wij achten deze situatie uiterst onwenselijk en onzorgvuldig. Wij vragen u, voordat u het OTB A44 ter visie legt, alle effecten van de RijnlandRoute binnen het O-PIP en het OTB A44 integraal te presenteren en daarbij zorgvuldig met de belangen van alle belanghebbenden om te gaan.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Gemeente Wassenaar	In de studies bij het O-PIP vinden wij de effecten op het lokale wegennet niet terug, waardoor wij de huidige inpassing, inclusief de doorgevoerde optimalisaties, verkeerskundig niet volledig kunnen beoordelen. Wij roepen u met klem op deze effecten alsnog inzichtelijk te maken waardoor wij de huidige plannen in zijn volledigheid kunnen beoordelen. Wij onthouden ons het recht, wanneer u deze effecten inzichtelijk heeft gemaakt, hierop zienswijze in te dienen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer
Gemeente Wassenaar	Wij zijn verheugd dat de aantakking van de RijnlandRoute op de A44 verdiept wordt aangelegd maar uiten onze zorgen over de mitigerende maatregelen die u in de huidige plannen heeft opgenomen. In het mitigatieontwerp bij het O-PIP concludeert u dat enkel een kleine faunatunnel aan de zuidkant van het knooppunt mogelijk is en dat andere voorzieningen als een eoduct of grote faunatunnel uitgesloten zijn. Hier plaatsen wij grote kanttekeningen bij en maken bezwaar tegen de huidige door u geprojecteerde faunapassage ter hoogte van Maaldrift. Uw benadering op de inpassing van de faunapassage achten wij niet in lijn met provinciaal beleid ten aanzien van zowel ecologie als groen en recreatie. Wij missen bij de inpassing van de faunapassage een integrale visie op het gebied. Wij roepen u met klem op de inpassing van de faunapassage te benaderen als een integraal provinciaal vraagstuk en niet enkel als mitigerende maatregel voor de realisatie van de RijnlandRoute.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Natuur. Een grotere faunapassage is nu voorzien ter hoogte van knooppunt Ommedijk.
Gemeente Wassenaar	Wij zien absoluut mogelijkheden voor het slim combineren van groencompensatie met de realisatie van faunapassage en het versterken van de provinciale EVZ. Wij zien ondanks de complexiteit op technisch gebied absoluut mogelijkheden voor de inpassing van een grotere faunapassage, zeker in combinatie met een recreatieve verbinding en groencompensatie. Wij roepen u op om samen met ons, Rijkswaterstaat en partners in het gebied bij de verdere planvorming van het PIP en het OTB A44 te komen tot een ontwerp van een grotere faunapassage die aansluit bij de waarden van het gebied.	Bij knooppunt Ommedijk wordt een fiets-ecotunnel aangelegd waarmee tegemoet wordt gekomen aan de wens tot een grotere faunapassage in combinatie met een recreatieve verbinding. De faunapassage maakt onderdeel uit de Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). Voor de uitvoering van het MJPO zijn de volgende instanties verantwoordelijk: provincies, de ministeries van Infrastructuur en Milieu en van Economische Zaken, ProRail en DLG (Dienst Landelijk Gebied). Het MJPO is een essentieel onderdeel binnen de realisatie van de EHS omdat het EHS-gebieden en Ecologische verbindingzones weer met elkaar

Naam	Zienswijze	Beantwoording
		<p>verbindt die door infrastructuur werden versnipperd. De EVZ die door de A44 wordt doorsneden, heeft de volgende doelsoorten: boomarter, hermelijn, waterspitsmuis, rosse woelmuis, rugstreppad, kleine vuurvlied, oranjetip en houtpantserjuffer. Deze soorten zijn reeds in het gebied aanwezig of zijn in de toekomst te verwachten. Gezien het doel om de EVZ te ontsnipperen is met het ontwerp van de fiets-ecotunnel rekening gehouden met dezelfde doelsoorten.</p>
Gemeente Wassenaar	<p>Als gezegd, zijn wij content met de verdiepte aansluiting van de RijnlandRoute op de A44. Wij zien echter nog verdere mogelijkheden voor optimalisatie van dit knooppunt. In de bestuursovereenkomst hebben wij met u de ambitie uitgesproken het ruimtebeslag van de aansluiting verder te beperken. Wij roepen u op om in samenwerking met Rijkswaterstaat inzichtelijk te maken wat de mogelijkheden hiervoor zijn.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp</p>
Gemeente Wassenaar	<p>Wij constateren dat het LOP in het O-PIP op een aantal onderdelen niet juist wordt geïnterpreteerd. In het O-PIP heeft u een ruimtelijke reservering opgenomen voor een ontsluiting vanuit de Leidse wijk Stevenshof de polder in naar Nieuwe Weg 6. Wij plaatsen kanttekeningen bij deze ontsluitingsmogelijkheid omdat deze de landschappelijke waarden van de Papenwegse polder aantast. Bij de eventuele inpassing van deze ontsluiting en de verdere planvorming roepen wij u op deze zodanig te ontwerpen dat deze aansluit bij de waarden van de polder en alleen voor fietsers of wandelaars bestemd is.</p>	<p>Het O-PIP is opgesteld overeenkomstig de richtlijnen voor bescherming van weidevogels en de landgoederenzone. Ook is gekeken naar het Landschaps Ontwikkelings Plan en het Gebiedsprofiel Ruimtelijke Kwaliteit die voor Duin Horst en Weide zijn gemaakt. Bij de inpassing van de RLR is zoveel mogelijk rekening gehouden met de daarin opgenomen ambities en richtlijnen.</p>
Gemeente Wassenaar	<p>In het O-PIP heeft u de inpassing van de RLR tZv Stevenshof geoptimaliseerd naar -4 meter NAP en verlenging van de boortunnel met circa 200 meter in westelijke richting. Wij zien deze aanpassingen in het ontwerp als een positieve ontwikkeling. Echter zien wij hier ruimte voor verdere optimalisatie. Doordat de tunnelmond op een diepte van circa -6/-7 meter NAP ligt en de onderdoorgang bij het aquaduct van de Veewatering ook op -6/-7 meter NAP is gesitueerd, ligt het voor de hand om het tussenliggende deel tevens dieper te realiseren. Op deze manier realiseert u op redelijk eenvoudige wijze een verdere optimalisatie die zowel bijdraagt aan een verbeterde landschappelijke inpassing</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	als het verder terugdringen van milieueffecten.	
Gemeente Wassenaar	Binnen het O-PIP hanteert u een viertal afwijkingsbevoegdheden die flexibiliteit ten aanzien van ontwerpoptimalisaties beogen, waarbij als voorwaarde geldt dat er geen strijdigheid mag zijn met de Wet geluidhinder of andere relevante wetgeving. Wij vragen u om in de verdere planvorming richting het PIP deze flexibiliteitsbepaling te verruimen waardoor de verdergaande ontwerpoptimalisaties in ieder geval planologisch mogelijk worden gemaakt.	De recente ontwerpoptimalisaties zijn vervat in het PIP. Hierop zijn de flexibiliteitsbepalingen van toepassing. Op eventuele grotere ontwerpoptimalisaties kan niet geanticipeerd worden, zonder de rechtszekerheid van belanghebbenden in het geding te brengen.
Gemeente Wassenaar	Wij constateren dat de milieueffecten van de RijnlandRoute nog niet in zijn totaliteit zijn te beoordelen, omdat de milieueffecten van het OTB A44 nog niet bekend zijn. De milieueffecten van de tracédelen in het O-PIP zijn wel inzichtelijk maar nog niet volledig. Als gezegd, achten wij dit onwenselijk en onzorgvuldig.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
Gemeente Wassenaar	In het O-PIP heeft u de verlenging van de boortunnel met totaal circa 280 meter opgenomen (200 meter aan de westzijde van de spoorlijn Leiden-Den Haag en 80 meter aan de oostzijde van de Vliet). Wij ondersteunen deze optimalisatie van harte maar constateren dat u de milieueffecten (lucht, geluid, bodem) van deze optimalisatie in het O-PIP nog niet heeft opgenomen. Wij vragen u de milieueffecten van deze optimalisatie in kaart te brengen, zodat alle belanghebbenden deze effecten volledig kunnen beoordelen.	In de milieuonderzoeken ten behoeve van het PIP / de TB's is gerekend met de optimalisatie(s).
Gemeente Wassenaar	De RLR wordt ingepast in groen-, natuur- en agrarische gebieden. Voor groen en natuur heeft u compenserende en mitigerende maatregelen opgenomen en i.s.m. het Hoogheemraadschap van Rijnland een watertoets uitgevoerd. Uit deze watertoets blijkt dat a.g.v.de verdiepte ligging op een aantal plaatsen grondwaterverhoging of -verlaging mogelijk is. Wij voorzien dat de realisatie van de verdiepte ligging in de Papenwegse polder effect heeft op de grondwaterstand van de polder. Deze polder is een natuurgebied met agrarisch gebruik wij vragen u om de effecten van een wijzigend grondwaterpeil voor de agrarische sector in dit gebied en met name de veehouderij inzichtelijk te maken en zorgvuldig om te gaan met de belangen van betrokken partijen.	De berekende effecten treden op in het freatisch pakket, maar zijn gering. Het betreft in de Papenwegsepolder een verlaging van de grondwaterstand. Deze zal door de aanvoer van oppervlaktewater uit het poldersysteem deels teniet gedaan worden. Het oppervlaktewaterpeil blijft ongewijzigd. Er worden geen negatieve effecten verwacht voor de agrarische mogelijkheden en opbrengsten

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Brasserie Cronesteyn	<p>In het O-PIP wordt geen aandacht besteed aan specifieke omstandigheden van Brasserie Cronesteyn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ afhankelijkheid van bereikbaarheid vanaf Vlietweg en N206</li> <li>▪ afhankelijkheid van parkeermogelijkheid</li> <li>▪ afhankelijkheid van zichtbaarheid aan passerende automobilisten vanaf Vlietweg en N206</li> <li>▪ gevoeligheid voor verzakkingen en trillingen door verkeer a.g.v. oude funderingen.</li> </ul> <p>In het alternatievenonderzoek is geen expliciete aandacht besteed aan de belangen van cliënt.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Procedure en aanbestedings- en uitvoeringsfase</p>
Brasserie Cronesteyn	<p>Artikel 10 "verkeer" voorziet niet in de aanleg van op- en afritten. Artikel 14 "Water" voorziet wel in op- en afritten. Maar de bestemmingsgrenzen van art. 14 komen uit op het water. Een op- en afrit kan nooit op het water uitkomen. Logischer is als art. 10 op en afritten voorziet. Cliënt heeft groot belang bij op- en afritten vanaf N206 en bepleit dat art. 10 wordt aangevuld dat het ook op- en afritten mogelijk maakt.</p>	<p>Art. 14 voorziet inderdaad <i>ter plaatse van de aanduiding 'brug'</i> in op- en afritten. De op- en afritten ontbreken in de bestemmingsbeschrijving van de bestemming Verkeer. Dit is niet consequent en is daarom in de bestemmingsomschrijving toegevoegd.</p>
Brasserie Cronesteyn	<p>De plangrens van gronden met bestemming 'Verkeer' reikt tot op zeer korte afstand het perceel van cliënt en omvat ook de strook met de parkeerplaatsen. Planregel 10 voorziet echter niet in de mogelijkheid parkeerplaatsen aan te leggen. In het vigerende plan is dat wel het geval. Nu de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen van essentieel belang is voor cliënt verzoekt hij u het ontwerp-inpassingsplan en planregel 10 zodanig aan te passen dat straks naast de gereconstrueerde N206, aan de zijde van Brasserie Cronesteyn, wederom een strook met parkeerplaatsen kan worden gerealiseerd.</p>	<p>Dit betreft een ommissie. Parkeerplaatsen en - terreinen zijn toegevoegd aan de bestemmingsomschrijving van de bestemming Verkeer.</p>
Brasserie Cronesteyn	<p>Uit artikel 14.2.1, onder a blijkt dat de Lammbrug 15 meter hoog mag worden. Ook mogen op de Lammbrug en langs de N 206, ingevolge de artikelen 14.2.1, onder c, sub 1 en 10.2.2, onder b, sub 1 geluidschermen van 1 meter worden opgericht. Sterker nog: de artikelen 10.3.2 en 14.4.3 brengen zelfs de voorwaardelijke verplichting met zich om die geluidschermen op te richten. Het O-PIP lijkt hiermee de mogelijkheid te bieden voor de inrichting van de brug en de weg op een wijze die het zicht van automobilisten op Brasserie Cronesteyn wegneemt, terwijl zichtbaarheid vanaf de brug en weg voor de bedrijfsvoering van Brasserie Cronesteyn essentieel is. Cliënt zou graag zien dat het</p>	<p>In het O-PIP wordt de maximale bouwhoogte genoemd. Daarmee wordt de totale brug bedoeld; het brugdek wordt dus een stuk lager. Een geluidscherm is voor zien aan de andere zijde van de brug en is wettelijk verplicht om te hoge geluidbelasting bij woningen in de nabijheid te voorkomen. Aan de zijde van de Brasserie is geen geluidscherm voorzien. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische</p>



Naam	Zienswijze	Beantwoording
	ontwerp-inpassingsplan zo wordt aangepast dat zichtbaarheid vanaf de brug en weg op Brasserie Cronesteyn is gegarandeerd	beantwoording: Geluid
Brasserie Cronesteyn	Gelet op met name de uitspraak van RvSt van 5 november 1998, JB 1999, 7, stelt cliënt zich op het standpunt dat de provincie voorafgaand aan de vaststelling van het PIP alsnog de gevolgen daarvan voor Brasserie Cronesteyn dient te onderzoeken. Zoals het er nu naar uitziet, zijn die gevolgen zeer aanzienlijk en negatief. U dient dan ook te bepalen hoe die gevolgen zoveel mogelijk kunnen worden beperkt en, voor zover dit niet kan, hoe cliënt schadeloos zal worden gesteld. Doet de provincie dat niet, dan is niet alleen sprake van een onzorgvuldige voorbereiding (3:2 Awb) en een onjuiste belangenafweging (3:4, eerste lid, Awb), maar dreigt ook een plan tot stand te komen dat in strijd is met 3:4, tweede lid, Awb, nu de nadelige gevolgen van het plan voor cliënt onevenredig zijn in verhouding tot de daarmee te dienen doelen. Voor zover de individuele belangen van cliënt al niet in de weg staan aan het PIP, zal provincie zich op zijn minst een oordeel moeten vormen over compensatie van de schade die cliënt dreigt te lijden, tijdens en na de reconstructie	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
Groen Caubo Montessori	Vlak achter de Vlietweg heeft u een ontsluitingsweg Vlietlanden gepland (omleiding Hofvlietweg). Dit trekt veel autoverkeer en daarmee nog meer geluids- en milieuoverlast voor de Vlietweg. Voor de Hofvlietweg moet naar de mening van cliënten om deze reden worden gekozen voor het huidige tracé, dus voor een tunnel onder de nog aan te leggen kunstwerken/viaducten.	Met het verlengen van de tunnel komt ook de omgelegde Hofvlietweg op grotere afstand van de Vlietweg te liggen, met alle milieuvoordelen van dien. De Hofvlietweg op het huidige tracé handhaven is financieel niet mogelijk.
Groen Caubo Montessori	Op de verbeelding staan op verschillende plaatsen fietspaden aangegeven, o.a. direct langs de huidige sloot en daarmee dus direct langs de woning van cliënten. Hierdoor wordt hun privacy en veiligheid aangetast. Ieder nieuw aan te leggen fietspad is naar de mening van cliënten overbodig nu er voor het fietsverkeer van en naar Zoeterwoude (en het Groene Hart) al een nieuw fietspad door het Vogelhof is aangelegd. Nog een extra fietspad resulteert niet in een kortere route daar ze allen hetzelfde begin- en eindpunt hebben, namelijk Vlietweg-Hofvlietweg.	In het huidige ontwerp is geen fietsverbinding meer opgenomen ter hoogte van de tunnelmond richting de Vlietweg.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Groen Caubo Montessori	Cliënten hebben straks direct zicht op de tunnel(mond) en het dienstgebouw, die volgens de verbeelding zijn gepland op een afstand van circa 200 meter van de woning van cliënten.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap
Groen Caubo Montessori	Door de maximaal toegestane hoogte van het dienstgebouw gaat niet alleen het vrije uitzicht van cliënten verloren, maar ook de lichtinval in hun woningen. Hiermee is ten onrechte geen rekening gehouden. Een bezonningsonderzoek maakt geen deel uit van het ontwerp-inpassingsplan en dient dan ook alsnog te worden uitgevoerd.	Met het verlengen van de tunnel komt het dienstgebouw op grotere afstand van de Vlietweg te staan. Daarnaast is een beperkte hoogte van het dienstgebouw toegestaan. Een bezonningsonderzoek is niet noodzakelijk. Ter informatie wordt ook verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap
Groen Caubo Montessori	Uit de toelichting blijkt dat een lage grondwal van circa 1 meter hoogte en beplanting op de kop van de tunnel(mond) ervoor moet zorgdragen dat geluids- en lichtoverlast voor bewoners aan de Vlietweg zal worden beperkt. Cliënten trekken dit, gelet op de korte afstanden ter plaatse, zeer in twijfel. In dit kader merken zij op dat de tunnel(mond) in ieder geval minstens 100 meter verder richting de A4 moet worden gepland.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
Groen Caubo Montessori	De aanleg en realisatie van de tunnel(mond) met dienstgebouw zal gevolgen hebben voor de grond en afvoer van overtollig water. Dit zorgt voor extra verharding. De effecten hiervan zijn onvoldoende in kaart gebracht, evenals de te nemen maatregelen. Ingevolge de artikelen 10.3.1 en 15.5.2 van de regels kan pas met de werkzaamheden ten behoeve van de tunnel worden begonnen als dit geen negatieve (geo-)hydrologische gevolgen voor omliggende gronden heeft. Dit moet blijken uit advies van Hoogheemraadschap Rijnland. Echter, dit overtuigt cliënten niet. U zult cliënten de garantie moeten geven dat al hun schade wordt vergoed, waaronder bouwkundige schade.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
Groen Caubo Montessori	Ingevolge art. 10.4 van de regels kunnen GS bij omgevingsvergunning toestaan dat het aantal rijstroken mag worden vermeerderd, dat de wegas 2 meter naar beide zijden verschoven mag worden en dat de tunnel mag worden verlengd. Door de vorm van deze regeling wordt de rechtszekerheid voor de burger geschaad. Cliënten gaan ervan uit dat zij voorafgaand aan de vaststelling van het PIP vernemen hoe het tracé en meer specifiek de tunnel(mond) gezien vanaf de Vlietweg ter hoogte van de woning van cliënt richting de A4 eruit komt te zien.	In het definitieve PIP is de omgeving van de tunnelmond verder geconcretiseerd. Om voorafgaand en ten tijde van de uitvoering flexibiliteiten te kunnen houden zijn de door indiener genoemde flexibiliteitsbepalingen gehandhaafd. Uitzondering hierop is de afwijkmogelijkheid met betrekking tot het vermeerderen van het aantal rijstroken. Deze is

Naam	Zienswijze	Beantwoording
		komen te vervallen. De rechtszekerheid komt hierbij niet in het geding.
Groen Caubo Montessori	De boortunnel is met een aanduiding op de verbeelding opgenomen, de dienstgebouwen ook en met een zoekgebied (om de exacte locatie later te bepalen). In de regels wordt geen definitie gegeven van dienstgebouw of zoekgebied. Ingevolge artikel 10.2.1 onder c van de regels mag de bouwhoogte van een dienstgebouw voor de tunnel maximaal 5 meter bedragen. Dit levert een aanzienlijke visuele overlast in het polderlandschap op. Wat de aard en omvang van het dienstgebouw op de kop van de tunnel(mond) precies wordt, is voorts helder. Cliënten hebben dan ook geen idee wat hen te wachten staat. Dit is in strijd met de rechtszekerheid. Cliënten verwachten dat voor de vaststelling van het PIP tot in detail bekend is hoe het dienstgebouw eruit komt te zien en gaan er daarbij vanuit dat het dienstgebouw zo klein mogelijk wordt gehouden (bv. Hubertustunnel).	In het kader van een verdere optimalisatie van het ontwerp is ook gekeken naar een mogelijke inpassing van het dienstengebouw. Aan de hand hiervan is op hoofdlijnen een concretere invulling gegeven aan de bouw mogelijkheden met betrekking tot het dienstengebouw.
Groen Caubo Montessori	De verhoogde tunnelwand van ongeveer 1,6 meter bij de verdiepte bak van de RLR richting A4 is visueel niet fraai en bovendien is het de vraag of het voldoende effectief is om geluidsoverlast tegen te gaan.	De verhoogde tunnelwand wordt landschappelijk ingepast zoals aangegeven in het landschapsplan. Uit het geluidonderzoek blijkt dat de verlenging van de tunnel en de verhoogde tunnelwand een aantoonbaar positieve effect hebben op het geluidniveau. Hogere grenswaarden langs de Vlietweg zijn hierdoor niet meer aan de orde.
Groen Caubo Montessori	Het tracé zou oorspronkelijk ca. 480 meter verder van de woning van cliënten komen te liggen. A.g.v. het O-PIP ligt hun woning thans binnen de grenzen van het plangebied. Cliënten hebben dan ook ernstige bezwaren tegen het O-PIP als geheel. Op de oorspronkelijke locatie is veel meer ruimte voor aanleg van het tracé o.a. vanwege de geringe bebouwing aldaar. Voorts zullen cliënten dan veel minder overlast ervaren van onder meer geluid, stank en fijnstof.	Met de verlenging van de tunnel komt de Hofvlietweg op grotere afstand van de bebouwing te liggen. Daarnaast is in het huidige ontwerp geen fietsverbinding meer opgenomen ter hoogte van de tunnelmond richting de Vlietweg.
Groen Caubo Montessori	Uit de verbeelding blijkt dat het gebied tussen de Vlietweg en de nieuwe sloot rond het dienstgebouw de bestemming "Wonen Leiden" heeft gekregen. Uit de toelichting wordt niet duidelijk waarom. De bestemming was, op een beperkt perceel met woonbestemming direct aan de Vlietweg na, "agraris". Deze bestemming moet worden gehandhaafd. Juist deze bestemming zal bijdragen aan een "groene" beleving voor	Dit betreft een omissie en is in het definitieve PIP gecorrigeerd c.q. in overeenstemming gebracht met het geldende planologische regime.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	bewoners en passanten van de Vlietweg.	
Groen Caubo Montessori	De woning van cliënten ligt binnen het plangebied. Gelet op de korte afstand tot de tunnel(mond) i.r.t. het grote werkterrein dat de uitvoerder nodig zal hebben, is het voor cliënten niet duidelijk of hun woning kan worden gehandhaafd. S.v.p. duidelijkheid vóór de vaststelling van het PIP.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
Groen Caubo Montessori	De woning van cliënten is gebouwd op veengrond en daarmee erg gevoelig voor scheurvorming. Door de realisatie van de tunnel(mond) met dienstgebouw is er kans op onherstelbare schade aan de woning. Welke maatregelen neemt u om te voorkomen dat er schade aan hun woning/perceel ontstaat? Een nulmeting voorafgaand aan de werkzaamheden is op zijn plaats.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
Groen Caubo Montessori	Voorts willen cliënten van u vernemen wie verantwoordelijk is voor eventuele gevolgschade aan hun woning/perceel. In het geval de uitvoerder verantwoordelijk is, willen zij graag weten wie verantwoordelijk is voor gevolgschade in het geval de uitvoerder failliet gaat.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
Groen Caubo Montessori	Cliënten zijn het niet eens met ontwerp-besluit vaststelling hogere grenswaarden RijnlandRoute. Immers uit O-PIP blijkt dat er alternatieven mogelijk zijn (o.a. verlegging tracé naar Oostvlietpolder) en is het niet noodzakelijk dat de geplande ontsluitingsweg vlak achter de Vlietweg komt te liggen. Hierdoor wordt de verkeersintensiteit aanzienlijk verminderd. Kortom, er is geen noodzaak om hogere grenswaarden vast te stellen.	De ontwerpwijzigingen zijn doorgevoerd in het akoestisch onderzoek. Daaruit blijkt dat het vaststellen van hogere grenswaarden niet nodig is voor woningen aan de Vlietweg. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
Groen Caubo Montessori	Het O-PIP houdt onvoldoende rekening met onze belangen en is daarom in strijd met een goede ruimtelijke ordening, evenals met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur waaronder zorgvuldigheidsbeginsel (artikel 3:2 Awb), evenredigheidsbeginsel (artikel 3:4 Awb) en het motiveringsbeginsel (artikel 3:46 Awb).	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
Groen Caubo Montessori	Cliënten vernemen graag voor vaststelling van het PIP welke hinderbeperkende maatregelen u gaat treffen rondom uitvoeringsfase.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Nalco Europe BV	Uit het O-besluit hogere grenswaarden en het Achtergrondrapport blijkt niet dat enige aandacht is besteed aan de vraag of het pand van Nalco (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. Nalco meent dat deze beoordeling en de daarbij behorende onderzoeken ten onrechte niet zijn uitgevoerd. Dit maakt dat het voorliggende Ontwerpbesluit onzorgvuldig is voorbereid.	Bedrijfspanen zijn in de Wet geluidhinder niet als geluidgevoelig genoemd en als zodanig dan ook niet in het onderzoek betrokken. Uw pand is beschouwd als bedrijfspan en daarom niet in het akoestisch onderzoek betrokken. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
Nalco Europe BV	T.a.v. het pand van Nalco is ten onrechte niet beoordeeld of er 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 Nalco 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 Nalco. Feitelijk is het pand van Nalco in het geheel niet in het onderzoek en de besluitvorming in het kader van de bescherming tegen geluidhinder betrokken. Het Ontwerpbesluit is daarom onvolledig en onzorgvuldig voorbereid.	In het geluidrapport is aangegeven wat vanuit de wetgeving worden beschouwd als geluidgevoelige gebouwen. Bedrijfspanen zijn in de Wet geluidhinder niet als geluidgevoelig genoemd. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
Nalco Europe BV	<p>Indiener verzoekt PZH:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ alsnog vast te stellen dat het pand van Nalco moet worden aangemerkt als geluidgevoelig object;</li> <li>▪ alsnog te onderzoeken of ten aanzien van het pand van Nalco dan wel degenen die daarin verblijven sprake is van een toename in geluidbelasting van meer dan 2 dB dan wel van een onaanvaardbare toename in geluidbelasting als gevolg van de RijnlandRoute;</li> <li>▪ Indien de toename van de geluidsbelasting als gevolg van de RijnlandRoute ten aanzien van het pand van Nalco dan wel degenen die daarin verblijven meer dan 2 dB bedraagt dan wel onaanvaardbaar is, te onderzoeken of het mogelijk is om maatregelen te treffen om de toename van de geluidbelasting te voorkomen dan wel te mitigeren.</li> </ul>	In het geluidrapport zijn geluidgevoelige gebouwen betrokken. Bedrijfspanen zijn in de Wet geluidhinder niet als geluidgevoelig genoemd. Om deze reden is uw bedrijfspan niet in het onderzoek betrokken. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Nalco Europe BV	Nalco is op dit moment niet in staat om al haar mogelijke bezwaren ten aanzien van het O-PIP te overzien en te formuleren, omdat het OTB ten tijde van het indienen van deze zienswijze niet beschikbaar is. Mocht het OTB er daarom toe leiden dat Nalco ten aanzien van het O-PIP aanvullende bezwaren heeft, dan kan Nalco in een later stadium niet worden tegengeworpen dat zij deze bezwaren niet reeds ten tijde van het indienen van deze zienswijze heeft geformuleerd.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Tevens wordt indiener verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
Nalco Europe BV	Ten aanzien van het verdwijnen van de parkeerplaatsen dient te worden opgemerkt dat een vermindering van het aantal parkeerplaatsen geen optie is voor Nalco. Nalco heeft bij verschillende autoriteiten reeds aangegeven dat zij zelfs een vermeerdering van het aantal parkeerplaatsen wenst, namelijk zo'n veertig plaatsen. Dit zal nu des te meer noodzakelijk zijn gezien de beoogde verdwijning van het transferium.	De provincie is in overleg getreden met indiener over de herinrichting van diens eigendom.
Nalco Europe BV	Dit zal naast andere gevolgen tevens een waarde verminderend effect op locatie hebben, waarvoor Nalco nadeelcompensatie zal zoeken. Ten aanzien van het gebouw bij de hoofdingang dient te worden opgemerkt dat deze belangrijk is voor de werkzaamheden die verricht worden bij Nalco. Via dit gebouw komen verschillende belangrijke kabels en leidingen binnen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de hoogwaardig technische werkzaamheden die bij Nalco worden verricht. Het verplaatsen van dit gebouw zal dan ook hoogstwaarschijnlijk leiden tot onderbreking van deze werkzaamheden, waarvoor Nalco compensatie zal zoeken.	De provincie is met Nalco in overleg getreden, waarin de inrichting van het terrein onderwerp van gesprek is, inclusief financiële afspraken hierover.
Nalco Europe BV	Er is volstrekt geen aandacht geweest voor de inpassing van het gebouw van Nalco in het plan, in tegenstelling tot bijvoorbeeld het Bio Science park en de locatie die is gelegen ten noorden van Nalco. Doordat de snelweg zo ontzettend dicht bij Nalco komt te liggen, zal de aantrekkelijkheid van deze locatie, en daarmee ook de waarde, verminderen. Deze waardevermindering kan niet los gezien worden van de waardevermindering die zal ontstaan indien de toegang van Nalco aan de achterkant gesitueerd zal zijn.	De provincie is met Nalco in overleg getreden, waarin de inrichting van het terrein onderwerp van gesprek is, inclusief financiële afspraken hierover.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Nalco Europe BV	Primair verzoekt Nalco aanpassing van het O-PIP, zodat de RijnlandRoute niet meer de locatie van Nalco zal doorkruisen. Subsidiair verzoekt Nalco om aanpassing van het O-PIP op basis waarvan minder oppervlakte van de locatie van Nalco benodigd zal zijn voor het realiseren van de RijnlandRoute. Meer subsidiair verzoekt Nalco om zeer transparante en voorspoedige samenwerking met de provincie Zuid-Holland om tot een resultaat te komen dat zal leiden tot een levensvatbare locatie van Nalco.	De provincie is in overleg getreden met indiener over de herinrichting van diens eigendom.
Nalco Europe BV	Nalco verzoekt de provincie in haar besluitvorming naar aanleiding van het O-PIP de beleids- en beoordelingsvrijheid die in de afwijkingsbevoegdheden van het O-PIP worden gecreëerd te beperken en te voorzien in een adequate mogelijkheid van rechterlijke toetsing. Dit geldt voor art. 10.4.1 en 10.4.2.	In het definitieve PIP is het wegontwerp verder geconcretiseerd. Om voorafgaand en ten tijde van de uitvoering flexibiliteiten te kunnen houden is de door indiener genoemde afwijkingsbevoegdheid 10.4.2 gehandhaafd. De afwijkingsbevoegdheid met betrekking tot de vermeerdering van het aantal rijstroken is komen te vervallen. De rechtszekerheid komt hierbij niet in het geding.
Nalco Europe BV	Nalco merkt op dat een deel van het plangebied, dat zich in de nabije omgeving van haar locatie bevindt, onder het O-PIP wordt aangeduid als "Leiding - Water". Nu het voorliggende O-PIP Nalco hoogstwaarschijnlijk zal nopen tot het aanleggen van een nieuwe toegangsweg tot haar locatie, verzoekt Nalco de provincie Zuid- Holland om duidelijk te maken dat het realiseren van een nieuwe toegangsweg mogelijk zal zijn onder de bepalingen van het definitief vast te stellen Inpassingsplan.	In het definitieve PIP wordt voorzien in een nieuwe toegangsweg (opwaardering van de Rhijnhofweg) aan de achterzijde van de bedrijfslocatie.
Nalco Europe BV	In overleg met PZH zijn scenario's besproken over de gevolgen van de RLR voor de locatie van Nalco. In dit deel van de zienswijze gaat Nalco in op de verschillende scenario's. Deze zienswijzen moeten beschouwd worden als voorlopig, aangezien de scenario's slechts in algemene zin zijn aangegeven door de provincie Zuid-Holland en de precieze uitwerking nog geheel onduidelijk is.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. De provincie voert met Nalco gesprekken over (her)inrichting van diens eigendom.
Nalco Europe BV	Doordat enerzijds de verkeersintensiteit zal toenemen en anderzijds de weg veel dicht bij het pand van Nalco komt te liggen, zal Nalco geconfronteerd worden met een verhoogde uitstoot van uitlaatgassen, hetgeen zeer schadelijk is voor de gezondheid. Deze toename zal mogelijk nog groter worden doordat de verwachten valt dat er meer (zwaar) vervoer van gevaarlijke stoffen via deze route plaats zal vinden. Deze	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	<p>verslechtering van de luchtkwaliteit zal een negatieve invloed hebben op de werknemers en andere bezoekers van Nalco, hetgeen niet in lijn is met haar bedrijfsfilosofie, waarin de veiligheid en het welzijn van haar werknemers voorop worden gesteld.</p>	
Nalco Europe BV	<p>Indiener verwijst naar diens zienswijze op het ontwerp hogere grenswaarden besluit.</p>	<p>In het geluidrapport zijn geluidgevoelige gebouwen betrokken. Bedrijfspanen zijn in de Wet geluidhinder niet als geluidgevoelig genoemd. Om deze reden is uw bedrijfspan niet in het onderzoek betrokken. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid</p>
Nalco Europe BV	<p>Bij de vaststelling van het O-PIP is onvoldoende rekening gehouden met de effecten die dit plan zullen hebben op de externe veiligheid van Nalco. Gezien de vloeroppervlakte van het gebouw van Nalco, dient zij beschouwd te worden als een kwetsbaar object</p>	<p>De locatie van Nalco is beschouwd in het externe veiligheidsonderzoek, maar is niet aan te merken als een kwetsbaar object. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Externe veiligheid</p>
Nalco Europe BV	<p>Doordat de RijnlandRoute wordt aangelegd over het grondgebied van Nalco, komt de weg – en daarmee het transport van gevaarlijke stoffen - veel dichterbij het pand van Nalco en de vele mensen die daar elke dag werken of op bezoek komen. Uit de toelichting op het O-PIP en de Achtergrondrapportage Externe Veiligheid komt niet naar voren hoe hier rekening mee is gehouden door de provincie Zuid-Holland. Nalco heeft bovendien - door haar unieke ligging - te maken met de effecten van twee verschillende wegen, aangezien zij ook gelegen is naast de A44. De effecten op de externe veiligheid van de Knoop Leiden West als gevolg van de RijnlandRoute zijn echter niet berekend. Nalco is om bovenstaande redenen van mening dat haar belangen niet zijn meegenomen bij de beoordeling van de effecten op de externe veiligheid als gevolg van de aanleg van de RijnlandRoute. Het O-PIP is daarmee onzorgvuldig voorbereid.</p>	<p>Het gehele tracé van de RijnlandRoute is beschouwd in het kader van externe veiligheid, dus ook aansluiting Leiden-West. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Externe veiligheid</p>
Nalco Europe BV	<p>Nalco verzoekt de provincie Zuid-Holland bij de planning van de RijnlandRoute rekening te houden met de aanwezigheid van Nalco en de overlast die Nalco zal ondervinden als gevolg van bouwwerkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Nalco zal de te lijden schade als gevolg van bouwwerkzaamheden bovendien verhalen op de provincie Zuid-Holland.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Aanbestedings- en uitvoeringsfase en grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie</p>



Naam	Zienswijze	Beantwoording
Nalco Europe BV	Bij het voorbereiden van het O-PIP blijkt echter geen enkele aandacht besteed aan de invloed van trillingshinder, terwijl het bevoegd gezag daar op grond van art. 3:2 Awb wel toe gehouden was. Daarom is het voorliggende O-PIP niet volledig op grond van art. 3.26 Wro jo. 3.1 Wro jo. 3.1.6 lid 1 onder d Bro jo. 3:2 Awb. Het O-PIP is onzorgvuldig voorbereid. Het PIP kan daarom niet op basis van het O-PIP worden vastgesteld	De provincie kan zich niet vinden in de mening van indiener. De provincie bestrijdt dat het O-PIP onzorgvuldig is voorbereid en verwijst daartoe naar de thematische beantwoording: Procedure. In het zogenoemde belendingenonderzoek is inzichtelijk gemaakt hoe het wegontwerp zich verhoudt tot de omgeving, waaronder (kwestbare) bebouwing. Het voorkomen van trillingshinder tijdens de aanlegfase wordt als voorwaarde bij de aannemer belegd. Trillingshinder in de gebruiksfase komt eigenlijk alleen voor bij spoorwegen en bijvoorbeeld (lokale) wegen met drempels. Als de RijnlandRoute, in dit geval nabij Nalco in het bijzonder, voldoet aan de eisen die aan een weg worden gesteld, dan is er geen enkele reden om aan te nemen dat er trillingshinder zal optreden in de gebruiksfase.
Nalco Europe BV	In het Achtergrondrapport water d.d. 21 maart 2014 (bijlage 13 bij het O-PIP) wordt op pagina 25 aangegeven dat het grootste deel van de dempingen van oppervlaktewater in het kader van het project RijnlandRoute watergangen betreft rond de Ir. G. Tjalmaweg ter hoogte van de Knoop Leiden-West. Nalco meent dat in dit verband onvoldoende uit het achtergrondrapport blijkt dat de veranderingen in de waterhuishouding geen gevolgen zullen hebben voor de locatie van Nalco. Nalco wijst er in dit verband ook op dat het Hoogheemraadschap Rijnland de Knoop Leiden-West, die naast de locatie van Nalco is gelegen, in zijn brief d.d. 10 februari 2014 (bijlage 14 bij het O-PIP) als probleempunt ziet in het kader van de waterhuishouding.	De provincie is in overleg met Nalco over de inrichting van het eigendom. De situatie zal wijzigen.
Nalco Europe BV	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 Nalco een integraal onderdeel van de besluitvorming te vormen. Nalco meent dat het O-PIP onzorgvuldig is voorbereid, nu de provincie geen dan wel onvoldoende aandacht hieraan heeft besteed in de besluitvorming. Nalco verzoekt het bevoegd gezag daarom	De RLR verbetert de oost-westverbinding tussen Katwijk, de A44 en de A4. Hiermee heeft de RLR op provinciaal niveau een stroomfunctie en zal zodoende ook als zodanig worden ingericht.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	dit aspect alsnog volledig in de besluitvorming te betrekken.	
Nalco Europe BV	Nalco verzoekt daarnaast de provincie Zuid-Holland om haar zeer actief te betrekken bij de verdere ontwikkeling en uitwerking van het provinciaal inpassingsplan.	De provincie is in contact getreden met indiener en heeft afspraken gemaakt over de wijze van inpassing in het wegontwerp.
Nalco Europe BV	Tot slot dient te worden opgemerkt dat Nalco zich het recht voorbehoud om een nadere zienswijze in te dienen indien het O-PIP nog nadere veranderingen ondergaat waardoor de positie van Nalco weer aan verandering onderhevig zal zijn. Mede gezien de vele scenario's die op dit moment nog open liggen, zal het duidelijk zijn dat de gevolgen voor Nalco van de RijnlandRoute nog niet concreet zijn.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
Nalco Europe BV	Het is onduidelijk waarom het jaar 2020 is betrokken in de berekeningen in plaats van het jaar 2030. Gezien de snelheid waarmee 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 PM2.5. De stelling van Tauw dat de kans zeer klein is dat grenswaardeoverschrijding voor deze stof plaatsvindt op locaties waar de PM10 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.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
Berg Vastgoed	Indieners zijn bezorgd over de stabiliteit van hun gebouwen bij aanleg van de tunnel	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Bodemkwaliteit en stabiliteit
Berg Vastgoed	Het niet meer kunnen bouwen op de bovenliggende gronden kan grote financiële gevolgen hebben. De gronden hebben nu nog een agrarische bestemming, maar gezien het huidige gebruik en de schaalvergroting in de landbouw is een bestemmingswijziging niet uitgesloten.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
Berg Vastgoed	Voor zienswijzeindieners is onduidelijk wat qua bouwen en aanleggen nog wel mag boven de tunnel.	In het PIP zijn de (on)mogelijkheden boven en direct naast het tunneltracé nader geconcretiseerd.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Berg Vastgoed	Aangezien we zelf niet over voldoende kennis beschikken aangaande deze materie zullen we genoodzaakt zijn om extern advies (o.a. technisch en juridisch) in te winnen. Wij vragen de Provincie via dit schrijven dan ook om een toezegging dat alle kosten die wij moeten maken voor de adviezen aangaande de aanleg van de tunnel voor rekening van de Provincie komen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planshade en nadeelcompensatie.
Xella	Xella is het eens met handhaving tracé N206 via de Ing. G. Tjalmaweg. Dit tracé vormt voor Xella de hoofdontsluiting van haar zandwinlocatie, gelegen aan de Voorschoterweg. Echter niet direct helder is in hoeverre de aansluiting van de Voorschoterweg op de Ing. G. Tjalmaweg in zowel de westelijke als oostelijke richting ongestoord blijft. Mocht dit onverhoopt niet het geval zijn dan verzoekt Xella uw college om het ontwerp op dit onderdeel alsnog aan te passen.	Dit valt buiten de scope van het project RijnlandRoute. De provincie is in bestuurlijk overleg met de gemeente Katwijk om hiervoor buiten de kaders van de ruimtelijke procedure een oplossing te vinden.
Xella	Ontsluiting via het water is voor Xella van levensbelang. Gewonnen zand wordt via de Wassenaarse Watering en de Oude Rijn afgevoerd naar haar productiefaciliteit in Hillegom. Uit het O-PIP valt niet af te leiden dat hierin een wijziging (zoals bijvoorbeeld een verlaging van het viaduct) optreedt. Mocht dit wel het geval zijn dan luidt ook hier het verzoek aan uw College om het Ontwerp op dit onderdeel aan te passen.	Het ontwerp besluit voorziet in het definitief vastmaken van de bruggen over de Oude Rijn binnen het plangebied. De doorvaarthoogte van de Torenvlietbrug wijzigt daarbij niet (blijft 5,60 m). De doorvaarthoogte van de A44-brug wordt verhoogd van 5,40 naar 5,60 m.
Xella	Xella wijst uw College op bijlage 20 bij O-PIP (Inpassingsvisie/Landschapsplan) waarin op p. 64 de uitbreiding van de zandwinning van het Valkenburgse Meer aan de zuidzijde niet correct is verwerkt. Xella verzoekt uw College te bevestigen dat deze omissie geen juridische gevolgen heeft voor Xella	In het definitieve landschapsplan is dit aangepast. Overigens heeft sec het landschapsplan geen juridische status.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
TenneT TSO	<p>Binnen het plangebied van het O-PIP bevindt zich een bovengrondse 150.000 Volt transportverbinding: het lijngedeelte ter hoogte van het Tuinderspad in de gemeente Voorschoten gelegen aan de zuidoostzijde van de spoorbaan Den Haag-Leiden tussen de hoogspanningsmasten nrs. 29 en 31. Geconstateerd is dat het geprojecteerde tracé voor de RLR in het O-PIP ter plaatse van het Tuinderspad is gewijzigd ten opzichte van het VO-PIP en wel zodanig dat de afstand tussen de toekomstige tunnel en de dichtstbijzijnde mastpoten (poeren) van de aanwezige hoogspanningsmast nr. 30 is verkleind tot circa 6 meter. Deze korte afstand baart indiener de nodige zorgen op het waarborgen van de stabiliteit van de hoogspanningsmast. Gevraagd wordt om contact op te nemen met indiener om hierover in overleg te gaan.</p>	<p>De provincie is in contact getreden met indiener en maakt afspraken de wijze van inpassing in het wegontwerp.</p>
Gemeente Leidschendam-Voorburg	<p>De gemeente verwacht volledige bekostiging van inpassingsmaatregelen door de provincie, omdat de gemeente financieel veel heeft bijgedragen aan het versterken van het groene, open weidegebied van Duin, Horst en Weide en zijn recreatieve functie. Ook in recreatiegebied Vlietland is sprake van een grootschalige private investering.</p>	<p>De inpassingsmaatregelen maken onderdeel uit van de kostenraming en worden vanuit het projectbudget gefinancierd.</p>
Gemeente Leidschendam-Voorburg	<p>Verder verlangen wij dat u er alles aan doet om ook het dossier 'geluidsschermen A4' in uitvoering te brengen. Afstemming is nodig tussen de aanleg van de RijnlandRoute en de bouw van het geluidsscherm langs de A4. De bouw van dit scherm staat omschreven in een overeenkomst tussen u en de BAM. Deze overeenkomst dient nu onverwijld en geheel te worden uitgevoerd.</p>	<p>De afspraken over geluidwerende voorzieningen die zijn gemaakt met BAM staan los van de wettelijk noodzakelijke maatregelen die moeten worden gerealiseerd op grond van de resultaten van het akoestisch onderzoek. Uitvoering maakt derhalve geen deel uit van onderhavige procedure.</p>
Gemeente Leidschendam-Voorburg	<p>De aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 met dubbele fly-over tast het open landschap van de Oostvlietpolder, Vlietland én het Groene Hart aan. Een dubbele fly-over zal ten minste 10 meter boven het maaiveld uitsteken. Een aansluiting onder de A4 echter spaart het landschap in belangrijke mate. Wanneer de dubbele fly-over onderdoor gaat, verdwijnt de genoemde verhoging van 10 meter. Wanneer alleen de zuidelijke fly-over onder de A4 wordt gebracht, dan kan de resterende noordelijke fly-over omlaag worden gebracht van 10 naar 6 á 7 meter. Dit verschil is zeer substantieel en van groot belang. Tegelijkertijd vermindert een dergelijke onderdoor aansluiting de noodzaak van hogere aarden wallen ter hoogte van Vlietland. Met een hoogte van 1,60 meter zijn deze</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	wallen nu te laag en strekken zij zich ook niet uit over de volledige lengte van Vlietland. Wij verlangen dan ook van u om, conform uw eerdere toezegging, te onderzoeken of de RijnlandRoute onderlangs op de A4 kan worden aangesloten. Als blijkt dat dit niet lukt, zijn hogere aarden wallen over de volledige lengte van de nieuw aan te leggen RijnlandRoute een vereiste.	
Gemeente Leidschendam-Voorburg	De procedures van het Ontwerp Tracébesluit en het Ontwerp Inpassingsplan lopen helaas niet parallel. Wij doen een beroep op u om de definitieve besluitvorming wél gelijktijdig in procedure te brengen.	Het PIP en de TB's worden gelijktijdig vastgesteld en vervolgens ter inzage gelegd.
Gemeente Leidschendam-Voorburg	Hoewel de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 nog via een apart Tracébesluit door de Minister zal worden vastgelegd, geven wij u mee om ook nu al bij uw Inpassingsplan, uit te gaan van een verdiepte aansluiting op de A4. Juist omdat dit ook van directe invloed is op de benodigde hoogte van de aarden wallen naast Vlietland. Die aarden wallen maken wél direct deel uit van het nu voorliggende Ontwerp Inpassingsplan	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
Gemeente Leidschendam-Voorburg	Dit ondanks de motie van Provinciale Staten en meerdere constructieve gesprekken die wij met u hierover hebben gevoerd. Zo is in een gesprek met uw gedeputeerde een onderzoek toegezegd naar een onderlangse passage van de A4 in plaats van een fly-over. Wij hebben tot op heden nog geen terugkoppeling ontvangen van de resultaten van dit onderzoek. Het Ontwerp Inpassingsplan vinden wij dan ook onvoldoende, omdat wij onze constructieve inbreng niet herkennen in dit plan en wij er de toezeggingen van uw gedeputeerde niet of nauwelijks in terug zien.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp. Er is zowel ambtelijk als bestuurlijk overleg geweest over dit tussen de provincie en de gemeente Leidschendam-Voorburg.
Gemeente Leidschendam-Voorburg	Het O-PIP voorziet niet in een vrijliggende verbinding voor fietsers en voetgangers door de Oostvlietpolder richting Vlietland. Fietsers en voetgangers moeten nu gebruik maken van de Hofvlietweg waar ook auto's rijden. Deze is daarom vanuit recreatief oogpunt minder aantrekkelijk en minder veilig. Wij doen een beroep op u om in het definitieve Inpassingsplan een vrij liggende fietsverbinding op te nemen die Vlietland verbindt met de Oostvlietpolder, Leiden en Zoeterwoude.	De provincie is van mening dat een fietsroute via de Hofvlietweg beschikbaar moet blijven (zoals nu ook het geval is). In tegenstelling tot eerdere ontwerpen is er in het huidige ontwerp een vrijliggend fietspad langs de Hofvlietweg opgenomen. Fietsers op de hoofdrijbaan is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Gemeente Leidschendam-Voorburg	De aanleg van de RijnlandRoute is van directe invloed op het Recreatiegebied Vlietland. Volgens de laatste plannen wilt u het werkterrein voor de aanleg van de tunnel tussen de RijnlandRoute en Vlietland situeren. De aanlegwerkzaamheden zullen meerdere jaren lang direct merkbaar zijn voor Vlietland. Hoewel het werkterrein niet deel uitmaakt van het O-PIP, willen wij betrokken worden bij afspraken die u met andere gemeenten maakt omtrent de aanleg en de inrichting van het werkterrein en de bouwlogistiek. Dit zou moeten in de vorm van een nog af te sluiten samenwerkingsovereenkomst.	Het komen tot een samenwerkingsovereenkomst is opgepakt in samenspraak met de gemeente Leidschendam-Voorburg.
Gemeente Leidschendam-Voorburg	Verder gaan wij ervan uit dat het Milieu Effect Rapport wordt gevalideerd voor de asverschuiving en de verbreding van de A4.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
Gemeente Leidschendam-Voorburg	Provincie en betrokken gemeenten hebben een gemeenschappelijk belang bij het behoud van het open weidegebied en het versterken van landschappelijke en recreatieve waarden in het gebied van Duin, Horst en Weide. Wij zien in het O-PIP onvoldoende vertaling van die belangen terug. Wij doen een dringend beroep op u het O-PIP op bovenstaande punten aan te passen en hierbij ook in overleg te treden met belangengroepen uit het gebied, door het instellen van een Klankbordgroep.	In het kader van het landschapsplan is (verder) contact gezocht met stakeholders. Een klankbordgroep wordt niet ingesteld.
Gasunie Transport Services BV	Op de verbeelding is de ligging van een aantal van de aardgastransportleidingen en/of bijbehorende belemmeringsstrook niet weergegeven. De betreffende locaties worden weergegeven in de bijlage. Wij zullen u de digitale leidinggegevens per e-mail toesturen. Wij verzoeken u de verbeelding aan te passen op basis van de verstrekte digitale leidinggegevens.	Dit is correct. De verbeelding is op de genoemde onderdelen aangepast.
Gasunie Transport Services BV	Wij verzoeken u in lid 17.6 een toetsingskader op te nemen voor het verlenen van een omgevingsvergunning. U kunt hiervoor gebruik maken van het bij de zienswijze bijgevoegde voorbeeld. Tevens willen wij u er op wijzen dat hetgeen vermeld is in lid 17.6 a. onder 3 kan vervallen, aangezien dit reeds is opgenomen in lid 17.6 a. onder 5.	Het artikel is aangepast. De dubbeling in art. 17.6 onder a. wordt verwijderd.
Gasunie Transport Services BV	Het voorliggende plan voorziet in een nieuwe toegangsweg naar ons gasdrukmeet- en regelstation in de Oostvlietpolder, als afslag op de om te leggen Hofvlietweg. Er dient aan het begin van deze weg een toegangshek te komen, zodat er geen recreatief verkeer kan parkeren. Een erfafscheiding, dan wel toegangshek, wordt echter niet expliciet mogelijk gemaakt binnen artikel 10 'Verkeer'. Om latere discussies te voorkomen of dit wel of niet	Dit is toegevoegd aan de bestemmingsomschrijving van de bestemming Verkeer.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	<p>strijdig is met artikel 10, zien we graag erfafscheidingen expliciet toegestaan worden in de bestemmingsomschrijving van artikel 10 'Verkeer' Wij verzoeken u in lid 10.1 ook erfafscheidingen mogelijk te maken.</p>	
<p>Gasunie Transport Services BV</p>	<p>Als initiatiefnemer voor de RijnlandRoute, heeft u er belang bij dat de voor onze leidingen te doorlopen ruimtelijke procedures gecoördineerd verlopen. Wij stellen ons zo voor dat een eventuele coördinatie van alle te herziene ruimtelijke plannen door de provincie wordt opgepakt. Wij verzoeken u aan te geven op welke wijze u rekening houdt met de planologische inpassing van de te verleggen leidingen en of u de provinciale coördinatieregeling zou willen toepassen..</p>	<p>Omdat de exacte locatie van de te verleggen leidingen nog niet bekend is, is de huidige locatie van de planologisch relevante kabels en leidingen in de verbeelding van het PIP vastgelegd. Met een algemene wijzigingsbevoegdheid is het mogelijk om de verlegging van de kabels en leidingen procedureel te regelen. De provinciale coördinatieregeling wordt niet toegepast.</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf	<p>In het O-PIP RLR worden geluidsschermen mogelijk gemaakt van maximaal 4 meter. Plaatsing van schermen van die hoogte staat op gespannen voet met een goede landschappelijke inpassing en de relatie tussen bestaand Valkenburg en de woningbouwlocatie. Waar geluidsschermen noodzakelijk zijn moeten deze zo weinig mogelijk impact hebben op (de ruimtelijke beleving van) de omgeving. Wij delen de mening van de gemeente Katwijk dat de hoogte van de schermen lager kan zijn als er meer maatregelen aan de bron genomen worden, zoals een verdiepte aanleg. Wij verzoeken u daarom om eerst alle mogelijke maatregelen aan de bron in te zetten, zoals het verdiept aanleggen, zodat de dan nog noodzakelijke geluidsschermen zo laag mogelijk worden. Wij verzoeken u voorts de consequenties van de voorgenomen maatregelen op de woonlocatie Valkenburg in beeld te brengen om tot een evenwichtige en integraal gewogen besluitvorming over deze inpassingsmaatregelen te komen.</p>	<p>De verdiepte ligging is voor het PIP onderdeel van het ontwerp en meegenomen in de geluidberekeningen voor het PIP. De vier meter hoge schermen zijn resultaten van het afwegingskader waarbij naast reductie van geluidhinder ook afweging plaatsvindt van financiële aard. Dit betekent dat er binnen de wet ruimte is om op basis van financiële afwegingen niet alle knelpunten weg te nemen, omdat de extra kosten in relatie tot de te behalen geluidswinst onevenredig hoog zijn. Het is echter niet zo dat er binnen de wet een vrije keuze is om geen of significant lagere schermen aan te leggen, de bescherming van het individu of groepen individuen die te maken hebben met geluidsknelpunten gaat voor op bijvoorbeeld landschappelijke waarden zoals uitzicht. Slechts in uitzonderlijke gevallen waar sprake is van een breed draagvlak is het mogelijk hiervan af te wijken. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid.</p>
Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf	<p>Het bestaande viaduct Achterweg is in het O-PIP RLR weg bestemd, maar moet of gehandhaafd blijven of (in de nabijheid) terugkomen als overkluizing tussen Locatie Valkenburg en bestaand Valkenburg.</p>	<p>Het Achterweg viaduct komt in het kader van het project RijnlandRoute te vervallen.</p>
Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf	<p>Alle onderzoeken, berekeningen en ontwerpen moeten gebaseerd zijn op onder andere het maximaal mogelijke programma van Project Locatie Valkenburg (conform uitgangspunten Masterplan vastgesteld 11 juli 2013). Dit is nu niet het geval. In het Masterplan locatie Valkenburg zijn twee extra kunstwerken opgenomen over de RijnlandRoute ten behoeve van een fiets- en voetgangersoversteek. Het betreft de kunstwerken ter plaatse van Broekweg-Oude Broekweg en ter plaatse van de Landgoederenroute (deze maakt onderdeel uit van het provinciaal fietspadenplan, F271).</p>	<p>In het verkeersmodel NRM-2013 zijn de regionale ontwikkelingen (Valkenburg, Duyfrak en Duinvallei) meegenomen voor de prognose 2030 en daarmee ook in de overige relevante milieuonderzoeken. Langzaamverkeer verbindingen worden binnen de bestemming Verkeer mogelijk gemaakt.</p>



Naam	Zienswijze	Beantwoording
	<p>In het O-PIP RLR zijn deze kunstwerken onmogelijk gemaakt. De kunstwerken zijn essentieel voor een goede verbinding tussen bestaand Valkenburg en de woningbouwlocatie, hebben regionale betekenis en zijn daarmee noodzakelijk met het oog op een goede ruimtelijke ordening. In het Masterplan zijn de locaties van de kunstwerken bepaald. Wij verzoeken u om bij vaststelling van het O-PIP RLR deze kunstwerken planologisch mogelijk te maken.</p>	
<p>Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf</p>	<p>In het O-PIP RLR is de nog aan te leggen HOV-buscorridor (Hoogwaardig Openbaar Vervoerbuscorridor Leiden Centraal-Katwijk-Noordwijk) niet opgenomen. De gehele HOV-buscorridor is onlosmakelijk verbonden met (de inpassing van) de RijnlandRoute en behoort daarom integraal benaderd te worden in één inpassingsplan. Op het toekomstige tracé van de HOV-buscorridor zijn met dit inpassingsplan bestemmingen opgenomen die het (gelijktijdig met de realisatie van de RijnlandRoute) aanleggen van de HOV-buscorridor onmogelijk maken. De uitvoerbaarheid van het inpassingsplan is daarmee onvoldoende onderbouwd in het inpassingsplan.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Scope</p>
<p>Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf</p>	<p>Een aantal infrastructurele werken ten behoeve van de HOV-buscorridor en het masterplan voor Locatie Valkenburg is gelegen binnen het plangebied van het O-PIP RLR. De realisatie ervan is voorzien en vereist binnen de planperiode. Als gevolg van het vaststellen van het O-PIP RLR geldt dat er tot 10 jaar na vaststelling geen gemeentelijk bestemmingsplan kan worden vastgesteld binnen de plangrenzen van het inpassingsplan. Het niet meenemen van de binnen het plangebied van het O-PIP RLR gelegen infrastructurele werken voor de HOV-buscorridor en het Project Locatie Valkenburg zal leiden tot een procedurele onmogelijkheid om deze werken in de ruimtelijke besluitvorming voor deze projecten alsnog mee te nemen. De omstandigheid dat de planvorming voor deze projecten zelf nog niet volledig is uitgewerkt doet hier niet aan af. Een concreet bouwplan is voor het bepalen van het tracé van de kunstwerken en aansluitingen niet vereist.</p>	<p>Langzaamverkeer verbindingen worden binnen de bestemming Verkeer mogelijk gemaakt. De twee aansluitingen op Locatie Valkenburg zijn voorzien in het PIP. Waar nodig is in het wegontwerp voorgesorteerd / ruimte gereserveerd voor het HOV, maar voor het overige zal het HOV een eigen procedure volgen. In het vaststellingsbesluit van het inpassingsplan zal de termijn waarbinnen een gemeente een bestemmingsplan mag opstellen (voor een bepaald gebied / tracédeel) worden bepaald.</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Rijksvastgoed- en ontwikkelingsbedrijf	De gemeente Katwijk constateert dat de RijnlandRoute met het ontwerp in het O-PIP op een aantal punten (te) krap is gedimensioneerd. De intensiteit/capaciteitsverhoudingen op de RijnlandRoute zelf geven dit weer (waarbij project Locatie Valkenburg nog niet helemaal vol is bebouwd (4500 woningen en geen 5000). Wij sluiten ons aan bij het standpunt dat bij de aanleg moet worden voorzien in een RijnlandRoute die goed door stroomt zonder vertragingen. Hiervoor is meer ruimte nodig dan in het O-PIP opgenomen. Dit geldt in elk geval bij: de oprit Knoop Leiden West naar A44 Amsterdam, het gedeelte A44 richting A4 en de aansluiting Valkenburg II (zowel op het viaduct als de toerit richting Leiden). Deze laatste heeft ook een negatieve invloed op de doorstroming van het HOV, deze doorstroming moet gegarandeerd zijn.	Het wegontwerp is robuust en kan het verkeer in elk geval tot 2030 verwerken. Bij aansluitingen is op basis van kruispuntberekeningen het aantal en de lengte van opstelvakken bepaald. Bij de aansluiting Leiden-West zijn diverse aanpassingen doorgevoerd om de doorstroming te garanderen. Met de toekomstige aanwezigheid van het HOV is rekening gehouden.
Wijkraad Valkenburg	In het O-PIP wordt onvoldoende rekening gehouden met andere ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de HOV-buslijn, de fietssnelweg Katwijk-Leiden, de verlegging/verdieping van de N206 ter hoogte van project Duinvallei en de aansluiting op de projecten Locatie Valkenburg en 't Duyfrak. Gepleit wordt om één PIP op te stellen voor de RLR en het gehele tracé van de HOV met aandacht voor de provinciale fietssnelweg.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Scope
Wijkraad Valkenburg	Het herstellen van de verbinding Voorschoterweg deel zuid van N206 naar de nieuwe aansluiting aan de zuidzijde als gevolg van de realisatie van de RijnlandRoute ontbreekt. Dat is ongewenst. Ten eerste is ervoor gekozen om dat wegvak in te richten als 30 km-gebied. Indien deze verbinding niet hersteld wordt, geeft dit een onacceptabele toename van vrachtverkeer op de Voorschoterweg (het deel langs de nieuwe woonwijk 't Duyfrak). Het O-PIP RLR is op dit punt onzorgvuldig voorbereid en in strijd met een goede ruimtelijke ordening.	Dit valt buiten de scope van het project RijnlandRoute. De provincie is in bestuurlijk overleg met de gemeente Katwijk om hiervoor buiten de kaders van de ruimtelijke procedure een oplossing te vinden.
Wijkraad Valkenburg	Ten tweede is in het onderzoek naar externe veiligheid geen rekening gehouden met het verplaatsen van de aansluiting bij de Voorschoterweg. Aangezien het O-PIP RLR geen verbinding voorziet door de Zijlhoek naar de nieuw te maken aansluiting, is het vrachtverkeer vanuit de Voorschoterweg genoodzaakt om direct langs het woongebied 't Duyfrak te gaan om de N206 te bereiken. Dit geldt in het bijzonder voor het zandtransport vanuit de zandwinning in het Valkenburgse Meer en het vervoer van gevaarlijke stoffen van het bedrijf Jongeneel.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Externe veiligheid

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Wijkraad Valkenburg	In het O-PIP RLR is de nog aan te leggen HOV-buscorridor (Hoogwaardig Openbaar Vervoer-buscorridor Leiden Centraal-Katwijk-Noordwijk) niet opgenomen. De gehele HOV-buscorridor is onlosmakelijk verbonden met (de inpassing van) de RijnlandRoute en behoort daarom integraal benaderd te worden in één inpassingsplan.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Scope
Wijkraad Valkenburg	Alle onderzoeken, berekeningen en ontwerpen moeten gebaseerd zijn op de eindbebouwing Project Locatie Valkenburg (5.000 woningen extra conform uitgangspunten Masterplan vastgesteld 11 juli 2013), 't Duyfrak (760 woningen extra) en Duinvallei. Dit is nu niet het geval.	In het verkeersmodel NRM-2013 zijn de regionale ontwikkelingen (Valkenburg, Duyfrak en Duinvallei) meegenomen voor de prognose 2030
Wijkraad Valkenburg	In het Masterplan Locatie Valkenburg zijn twee extra overkluizingen opgenomen over de RijnlandRoute ten behoeve van een fiets- en voetgangersoversteek. Het betreft overkluizingen ter plaatse van Broekweg- Oude Broekweg en ter plaatse van de Landgoederenroute (deze maakt onderdeel uit van het provinciaal fietspadenplan, F271). In het O-PIP RLR zijn deze overkluizingen onmogelijk gemaakt. De overkluizingen zijn essentieel voor een goede ontsluiting van de Locatie Valkenburg en daarmee noodzakelijk met het oog op een goede ruimtelijke ordening. In het Masterplan zijn de locaties van de overkluizingen bepaald. Ik verzoek u om bij vaststelling van het O-PIP RLR deze overkluizingen planologisch mogelijk te maken.	In het definitieve PIP zijn langzaam verkeerverbindingen binnen de bestemming Verkeer toegestaan. De bedoelde overkluizingen zijn daarmee planologisch mogelijk.
Wijkraad Valkenburg	In het O-PIP RLR worden geluidsschermen mogelijk gemaakt van maximaal 4 meter. Hiermee kunnen wij met het oog op het vrije zicht niet akkoord gaan: het betekent forse aantasting van de gebiedskarakteristiek en is daarom niet gewenst. Staat op gespannen voet met het uitgangspunt van behoud van uitzicht op de duinen en het voormalige vliegveld vanuit bestaand Valkenburg. Daarom moeten de geluidsschermen zo weinig mogelijk impact hebben op de omgeving. De hoogte van de schermen moet lager zijn, mogelijk geheel niet nodig, als er meer maatregelen aan de bron genomen worden, zoals een (verder) verdiepte aanleg. Waar geluidsschermen onontkoombaar zijn verzoeken wij u om in overleg met ons tot een keuze te komen die tegemoet komt aan een zo optimaal mogelijke inpassing. Op dit moment menen wij dat de schermen transparant dienen te worden uitgevoerd of verwerkt worden in verhoging van het groene talud van de weg.	De vier meter hoge schermen zijn resultaten van het afwegingskader waarbij naast reductie van geluidhinder ook afweging plaatsvindt van financiële aard. Dit betekent dat er binnen de wet ruimte is om op basis van financiële afwegingen niet alle knelpunten weg te nemen, omdat de extra kosten in relatie tot de te behalen geluidswinst onevenredig hoog zijn. Het is echter niet zo dat er binnen de wet een vrije keuze is om geen of significant lagere schermen aan te leggen, de bescherming van het individu of groepen individuen die te maken hebben met geluidsknelpunten gaat voor op bijvoorbeeld landschappelijke waarden zoals

Naam	Zienswijze	Beantwoording
		uitzicht. Slechts in uitzonderlijke gevallen waar sprake is van een breed draagvlak is het mogelijk hiervan af te wijken. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid.
Wijkraad Valkenburg	Ook voor de beoordeling van luchtkwaliteit is een transparant verkeersmodel vereist. In het achtergrondrapport lucht, par. 3.1.1, staat vermeld dat verkeer op aansluitende infrastructuur niet relevant is en daarom niet nader is onderzocht. Wij kunnen ons niet vinden in deze stelling, omdat de aansluitende (stedelijke) infrastructuur, voor Valkenburg de Voorschoterweg, Hoofdstraat en Katwijkerweg, veelal niet vergelijkbaar is met de in het vrije veld liggende provinciale weg. Hierdoor is het achtergrondrapport onvolledig.	In het verkeersmodel is wel gekeken naar de aansluitende infrastructuur. Op basis van deze resultaten is geconstateerd dat er geen substantiele luchtkwaliteitseffecten zijn. Zie verder de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
Wijkraad Valkenburg	Bijlage 1 van het plan geeft een globaal inzicht in de verkeersontwikkelingen. Dit verslag blijft echter beperkt tot de hoofdwegenstructuur. Wat de effecten van het O-PIP-RLR zijn op de aansluitende wegen valt uit dit verslag niet af te leiden. Voor een goede beoordeling van de ruimtelijke effecten dient het volledige verkeersrapport alsnog aan de plandocumenten te worden toegevoegd. Concluderend: een volledig verkeersmodel ontbreekt in de bijlagen en uit de beschikbaar gestelde informatie vallen die effecten niet af te leiden. Voor de onderbouwing van de RijnlandRoute is dit echter wel noodzakelijk.	Dat is in deze fase ook niet gebruikelijk. De informatie is echter wel te vinden op <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a> en is in de volgende fase ook weer op die locatie gepubliceerd.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Bedrijfsleven Rijnland	<p>Wij zijn zeer verheugd te lezen dat er geen enkele aanleiding is om af te wijken van een indeling in categorie A en er geen beperkingen hoeven te worden opgelegd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door de tunnel. Enkele bedrijven overwegen namelijk om uit de regio te vertrekken indien alsnog wordt gekozen voor een indeling in categorie C. Dat zou een onbedoeld negatief effect zijn op de verbetering van de regionale economie die de RijnlandRoute beoogt. Wij adviseren het bevoegd gezag dan ook om indeling in categorie A definitief vast te stellen, zodat de RijnlandRoute de totale externe veiligheid in de regio kan verbeteren, de werkgelegenheid in de regio wordt behouden en vervoerders van gevaarlijke stoffen de meest logische route kunnen kiezen.</p>	<p>De provincie dankt indiener voor het positieve signaal. Ter informatie wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Externe veiligheid</p>
Gemeente Zoeterwoude	<p>Jammer vinden wij het dat het tot nu toe niet gelukt is om de fly-over, die het dichtst bij de molen komt, als ondergrondse variant te ontwerpen. Wij vragen u om deze mogelijkheid, binnen de technische en financiële mogelijkheden verder te onderzoeken, zeker omdat dit positief zal werken voor de molenbiotop.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Wegontwerp en landschap</p>
Gemeente Zoeterwoude	<p>Een probleem hebben wij met het aanpassen van de fietsverbinding van Zoeterwoude naar Vlietland-Voorschoten. Deze fietsroute wordt niet alleen recreatief gebruikt maar ook als verbinding tussen Zoeterwoude en Voorschoten. Het vervangende fietspad is alleen geschikt voor recreatief verkeer. Tot nu toe gingen wij er van uit dat er een fietspad langs de toegangsweg naar Vlietland zou komen. Wij vragen u om de aanpassing van de fietsverbinding te heroverwegen.</p>	<p>De provincie is van mening dat een fietsroute via de Hofvlietweg beschikbaar moet blijven (zoals nu ook het geval is). In tegenstelling tot eerdere ontwerpen is er in het huidige ontwerp een vrijliggend fietspad langs de Hofvlietweg opgenomen. Fietsers op de hoofdrijbaan is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk.</p>

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Warmerdam Makelaardij	Indiener verzoekt de provincie om de gronden, zoals aangegeven op de bij de zienswijze gevoegde kadastrale kaart, te behouden bij zijn woning. Achter de woning wil indiener een gedeelte van de kassen laten staan om later als schuur te gebruiken.	De verbeelding is op dit punt aangepast, conform afspraak met indiener.
Vereniging Vrienden Oostvlietpolder	Op de internetsite van de provincie Zuid-Holland en andere internetsites, waarop het O-PIP is gepubliceerd, bleken veel documenten weken lang niet te benaderen. Dit probleem is door PZH per email bevestigd (zie bijlage 1). Bovendien bleken diverse documenten na downloaden niet te openen. In deze tijd mag van de overheid verwacht worden dat documenten digitaal leesbaar beschikbaar gesteld worden. Zolang documenten niet digitaal beschikbaar zijn, voldoet de overheid niet aan haar publicatieplicht. De termijn van 6 weken voor het indienen van een zienswijze mag dan ook pas ingaan vanaf het moment dat alle documenten digitaal leesbaar beschikbaar zijn. Op de in de provinciale publicatie genoemde site <a href="http://www.RijnlandRouteinbeeld.nl">www.RijnlandRouteinbeeld.nl</a> waren de stukken bijvoorbeeld pas vanaf 3 april 2014 beschikbaar. Daarnaast blijkt uit de mail van de provincie Zuid-Holland dat stukken na de publicatiedatum gewijzigd zijn.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
Vereniging Vrienden Oostvlietpolder	De begrenzing van het plangebied in de Oostvlietpolder is onduidelijk. De stippellijn op de kaart op blz. 9 van de toelichting op het O-PIP en dan vooral van gebied 3 (Lammenschansplein en omgeving) is onduidelijk en erg ruim getrokken Ook de tekst van de toelichting geeft weinig duidelijkheid. Doordat niet is aangegeven, waar de zuidelijke grens van het plangebied loopt, is ook niet duidelijk op welke gebieden het plan betrekking heeft en wat die effecten zijn.	De bedoelde figuur in de toelichting heeft als doel een globaal beeld te geven van het plangebied. De verbeelding is het geeigende instrument om de grenzen van het plangebied in beeld te krijgen.
Vereniging Vrienden Oostvlietpolder	In het O-PIP moet volgens het Besluit ruimtelijke ordening een verantwoording van de gemaakte keuzen afgelegd worden. Voor wat betreft de verkeersbewegingen moet hierbij uit worden gegaan van reële prognoses voor de economische groei, reële prognoses voor de omvang en ruimtelijke verdeling van de (beroeps-)bevolking en het aantal arbeidsplaatsen, reële prognoses voor de omvang en de ruimtelijke verdeling van de woning- en kantorenbouw en de aanleg van bedrijfsterreinen en reële prognoses voor de mobiliteit en de verdeling daarvan over de verschillende vervoerswijzen. Door in het O-PIP uit te gaan van het Global Economy scenario en volstrekt achterhaalde prognoses van de bouw van woningen en kantoren en de aanleg van bedrijventerreinen, voldoet het	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	O-PIP niet aan deze eisen uit het Besluit Ruimtelijke Ordening.	
Vereniging Vrienden Oostvlietpolder	In de toelichting op het O-PIP wordt beschreven dat bij het opstellen van de MER en bij het opstellen van het O-PIP gebruik is gemaakt van verschillende verkeersmodellen. In een tabel worden de uitkomsten van beide modellen vergeleken. De conclusie, dat het gebruik van een nieuw verkeersmodel niet leidt tot een andere afweging van de alternatieven is volgens ons dus niet juist. Bovendien is het de vraag of de conclusies uit het MER nog wel geldig zijn, als er zulke grote verschillen optreden door het gebruik van een recenter verkeersmodel.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Verkeer en MER
Vereniging Vrienden Oostvlietpolder	De geldigheid van het MER wordt in twijfel getrokken, zeker voor wat betreft de effecten op de Oostvlietpolder en recreatiegebied Vlietland. Dit is gelegen in het feit dat pas ruim na het opstellen van het MER bekend is geworden welk tracé de RijnlandRoute door de Oostvlietpolder gaat volgen. Deze nieuwe feiten betreffen: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Het opschuiven van de rijksweg A4 in de richting van de Oostvlietpolder</li> <li>▪ Het daardoor noodzakelijke opschuiven van de Hofvlietweg</li> <li>▪ Het over de tunnel heen omleggen van de Hofvlietweg, waardoor deze weg een veel groter deel van de Oostvlietpolder belast, dan bij de huidige ligging of bij het doortrekken van de Hofvlietweg onder de op- en afritten van de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4</li> <li>▪ De vormgeving. Tussen de volkstuincomplexen en recreatiegebied Vlietland, precies in het deel van de polder dat doorsneden wordt door de RijnlandRoute, is (notabene met financiële steun van de provincie) het weidevogelreservaat 't Vogelhoff aangelegd. Daarnaast zijn in dit gebied enkele recreatieve fietsen wandelpaden aangelegd, waardoor de recreatieve- en natuurwaarden van dit gebied enorm zijn toegenomen en veel groter zijn, dan ten tijde van het opstellen van het MER. De negatieve effecten van de aanleg van de RijnlandRoute zijn dus ook veel groter.</li> </ul>	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: MER, landschap, natuur en wegontwerp
Vereniging Vrienden Oostvlietpolder	In de PSV en Verordening Ruimte worden de agrarische gebieden met een hoge weidevogeldichtheid als belangrijke weidevogelgebieden aangeduid. De Oostvlietpolder kent een hoge weidevogeldichtheid, en weidevogelreservaat 't Vogelhoff en weidevogel vriendelijke inzet van de agrariërs. Volgens het O-PIP geldt hier het 'nee, tenzij' regime. D.w.z. geen ingrepen die de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied	Weidevogelgebied 't Vogelhoff wordt onterecht niet genoemd in de Natuurtoets. Dit is aangepast. Het gebied heeft echter geen beschermde status als belangrijk weidevogelgebied en/of EHS binnen de Verordening Ruimte 2014. Wezenlijke kenmerken en

Naam	Zienswijze	Beantwoording
	<p>significant aantasten, tenzij sprake is van groot openbaar belang, er geen reële alternatieven zijn, de negatieve effecten zoveel mogelijk worden beperkt en de overblijvende effecten worden gecompenseerd. Aan deze eisen wordt bij aanleg RLR niet voldaan. Er zijn wel degelijk reële alternatieven: de geplande aanpassingen aan het bestaande wegennet, het verdubbelen van de Europaweg, het verbreden van de Lammebrug en de Trekvlietbrug, het herinrichten van het Lammenschansplein en de verschillende verbeteringen aan de bestaande wegen bij de knoop Leiden West zouden de huidige problemen wel eens op kunnen lossen.</p>	<p>waarden van dit gebied zijn daarom niet meegenomen in de effectbeoordeling. In het landschapsplan is voorzien in het behoud en de versterking van de ecologische verbinding in de Oostvlietpolder. De watergang door de Oostvlietpolder (onderdeel ecologische verbinding) wordt om de tunnelbak heengeleid. Hierdoor blijft de verbindende functie gehandhaafd. De watergang wordt voorzien van een natuurvriendelijke oever. De bestaande duiker onder de Europaweg wordt vervangen door een bredere duiker en voorzien van een looprichel, zodat de passeerbaarheid voor fauna wordt vergroot. In de Oostvlietpolder zelf wordt de hoofdwatergang verbreed. De delen die in het kader van de Rijnlandroute worden aangelegd worden minimaal 7,5m breed met een natuurlijke of natuurvriendelijke oever. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging</p>
<p>Vereniging Vrienden Oostvlietpolder</p>	<p>De aanleg van een plasdras gebied naast de A4 is geen compenserende maatregel voor de RijnlandRoute. Ten eerste kent dit gebied al een natuurlijke bestemming en wordt deze bestemming in het kader van het bestemmingsplan Oostvlietpolder verder verbeterd. Deze verbetering staat volledig los van de aanleg van de RijnlandRoute. Bovendien is een plasdras gebied op zo'n korte afstand van de A4 en de Hofvlietweg geen locatie waar weidevogels gaan broeden of foerageren.</p>	<p>Het plasdrasgebied en overige (landschappelijke) maatregelen zijn aan te merken als inpassingsmaatregelen, maar ook als compenserende maatregelen. De locatie van het oude benzinstation, wordt 'teruggegeven' aan de Oostvlietpolder en heringericht en ingepast in de bestaande polderstructuur. Er wordt onder meer voorzien in watercompensatie.</p>



Naam	Zienswijze	Beantwoording
Vereniging Vrienden Oostvlietpolder	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). Dit geldt zowel tijdens de aanleg van de tunnel en het daarvoor noodzakelijke omleggen van de A4 en de Hofvlietweg als na de aanleg van de tunnel en de omgelegde wegen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Natuur
Vereniging Vrienden Oostvlietpolder	De ecologische verbindingszone door de Oostvlietpolder maakt deel uit van de EHS van de provincie Zuid-Holland. De RLR kruist het tracé van de gedeeltelijk nog te realiseren ecologische verbindingszone van Polderpark Cronesteyn via de Oostvlietpolder naar recreatiegebied Vlietland. In het O-PIP wordt voorgesteld de ecologische verbindingszone t.h.v. de RLR te realiseren door het omleggen van een wetering over de tunnel en deze te voorzien van ruige oevers. In diverse onderzoeken wordt gesteld dat een dergelijke zone alleen kan functioneren als deze 50-100 meter breed is. De nu voorgestelde zone bestaat uit een lange duiker onder de verdubbelde Europaweg en een tussen de omgelegde Hofvlietweg, het werkgebouw boven de tunnel en de bebouwing langs de Vlietweg ingeklemde sloot. Daarmee wordt niet voldaan aan de eisen om de ecologische zone als zodanig te laten functioneren en daarmee is het O-PIP dus ook in strijd met de Structuurvisie van de provincie Zuid-Holland.	In het landschapsplan is voorzien in het behoud en de versterking van de ecologische verbinding in de Oostvlietpolder. De watergang door de Oostvlietpolder (onderdeel ecologische verbinding) wordt om de tunnelbak heengeleid. Hierdoor blijft de verbindende functie gehandhaafd. De watergang wordt voorzien van een natuurvriendelijke oever. De bestaande duiker onder de Europaweg wordt vervangen door een bredere duiker en voorzien van een looprichel, zodat de passeerbaarheid voor fauna wordt vergroot. In de Oostvlietpolder zelf wordt de hoofdwatgang verbreed. De delen die in het kader van de RijnlandRoute worden aangelegd, worden minimaal 7,5m breed met een natuurlijke of natuurvriendelijke oever.
Vereniging Vrienden Oostvlietpolder	De € 9 miljoen die het opschuiven van de A4 en dus de verdere aantasting van de Oostvlietpolder oplevert, moet volgens ons ingezet worden voor de landschappelijke inpassing van de RijnlandRoute in de Oostvlietpolder. Hierbij denken wij aan maatregelen als het onder de A4 door leiden van één van de op- en afritten, waardoor het viaduct van 10 naar 6 meter verlaagd kan worden, het onder de op- en afritten van de aansluiting op de A4 door geleiden van de Hofvlietweg, waardoor het ruimtebeslag op de Oostvlietpolder afneemt, een groter deel van het weidevogelgebied gespaard blijft en de verbinding naar recreatiegebied Vlietland korter wordt.	Verbindingen die door de RijnlandRoute worden doorsneden, dienen in het kader van een goede ruimtelijke ordening te worden gecompenseerd. Het plan voorziet hier in. De door indiener genoemde optie met betrekking tot de Hofvlietweg is financieel niet haalbaar. Voor de verdere beantwoording over dit laatste punt wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Vereniging Vrienden Oostvlietpolder	Indiener doet voorstellen voor landschappelijke inpassing m.b.t. geluidwerende voorzieningen en hoge viaducten	De voorstellen zijn in het kader van de inpassingsvisie en het landschapsplan beschouwd. Voor de verdere beantwoording wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap
Vereniging Vrienden Oostvlietpolder	Als het viaduct verlaagd zou worden, door één van de aansluitbogen van de RijnlandRoute niet bovenlangs, maar onderlangs op de A4 aan te sluiten, is landschappelijke inpassing veel eenvoudiger en wordt bovendien de molenbiotoop van de molen Zelden van Passe minder geschaad, waardoor de molen niet verplaatst moet worden. Door het verleggen van de A4 bespaart de provincie € 9 miljoen. Bovendien worden de projectrisico's kleiner door het niet hoeven verleggen van de Meerburgerwatering en dat bespaart ook kosten. Door de vrijkomende middelen nu wel eens in te zetten om de schade aan recreatiegebied Vlietland, de Oostvlietpolder én het aangrenzende Groene Hart te beperken, moet het mogelijk zijn deze aansluiting onderlangs de A4 te realiseren.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp. Ook bij het huidige wegontwerp is verplaatsing van de Molen Zelden van passe niet noodzakelijk.
Vereniging Vrienden Oostvlietpolder	Langs de Hofvlietweg liggen in de huidige situatie vrijliggende fietspaden. Bij het verplaatsen van de Hofvlietweg worden deze vrijliggende fietspaden vervangen door fietsstroken op de drukke Hofvlietweg, een 80-kilometer weg. Deze weg wordt naar verwachting de komende jaren veel drukker door de bouw van grote aantallen recreatiewoningen en andere voorzieningen in recreatiegebied Vlietland. Het vervangen van de bestaande vrijliggende fietspaden door fietsstroken betekent dan ook een ernstige verslechtering van de verkeersveiligheid.	De provincie is van mening dat een fietsroute via de Hofvlietweg beschikbaar moet blijven (zoals nu ook het geval is). In tegenstelling tot eerdere ontwerpen is er in het huidige ontwerp een vrijliggend fietspad langs de Hofvlietweg opgenomen. Fietsers op de hoofdrijbaan is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk.
Vereniging Vrienden Oostvlietpolder	Door de aanleg van de RijnlandRoute worden de bestaande en binnenkort verder uit te breiden recreatieve verbindingen door de Oostvlietpolder naar recreatiegebied Vlietland onderbroken. Ook neemt de rijtijd van de A4 naar recreatiegebied Vlietland toe door het over de tunnel omleiden van de Hofvlietweg in plaats van het onder de op- en afritten van de RijnlandRoute door leiden van de Hofvlietweg of een directe aansluiting van recreatiegebied Vlietland op de RijnlandRoute.	Verbindingen die door de RijnlandRoute worden doorsneden, dienen in het kader van een goede ruimtelijke ordening te worden gecompenseerd. Het plan voorziet hier in. De door indiener genoemde optie met betrekking tot de Hofvlietweg is financieel niet haalbaar.

Naam	Zienswijze	Beantwoording
Vereniging Vrienden Oostvlietpolder	Ten behoeve van het O-PIP is alleen onderzocht of de normen in het plangebied niet worden overschreden. Door realisatie van het plan neemt het autoverkeer op de Europaweg met 36% toe. Dat autoverkeer zal voornamelijk via de Lammenschansweg en Voorschoterweg zijn weg vervolgen. 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 in de door het plan geraakte aangrenzende gebieden zijn.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
Vereniging Vrienden Oostvlietpolder	Volgens het Besluit ruimtelijke ordening moet in de toelichting op een ontwerp bestemmingsplan, zoals het O-PIP, inzicht gegeven worden in de financieel-economische uitvoerbaarheid van het plan. In het O-PIP ontbreekt deze informatie.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Economische uitvoerbaarheid

### 4.3 Beantwoording zienswijzen privépersonen

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A001	Het woongenot wordt verminderd. De weg komt te dicht bij een dichtbevolkte woonwijk met veel kinderen. De huizen zijn destijds niet zodanig geïsoleerd om geluidsoverlast te voorkomen. Als ik nu in mijn tuin of dakterras zit, hoor ik de huidige snelweg bij Wassenaar.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A001	Mijn huis staat te koop en nu al ondervind ik negatieve reacties van potentiële kopers die niet met hun kind(eren) bij een snelweg met continu verkeer willen wonen. Nu zal al erkenning moeten zijn dat huiseigenaren een financiële tegemoetkoming moeten krijgen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A001	Er is sprake van overlast van fijnstof boven de toegestane waarden. Mijn man heeft astma en de toename van fijnstof zal dat zeker geen goed doen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A001	Er is sprake van geluidsoverlast boven de toegestane waarden. Het is zeer bezwaarlijk dat de Provincie momenteel een wetsvoorstel indient om de wettelijke toegestane dB-niveau te verhogen voor onze leefomgeving. Het slapen met een open raam op nachtstand veroorzaakt slaapproblemen.	In de wijk Stevenshof is in het kader van de Wet geluidhinder geen sprake van overschrijding van de maximaal toegestane ontheffingswaarden. In het kader van de Wet milieubeheer (TB) is sprake van een lichte overschrijding op een beperkt aantal adressen. Er worden geen maximale ontheffingswaarden overschreden. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A001	Er is sprake van een vermindering van uitzicht. Het uitzicht wordt een bak i.p.v. groen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A001	De beschermde weidevogels zullen door de aanleg van de RijnlandRoute verdwijnen; een zeer kwalijke zaak dat de natuur wederom ondergeschikt is.	De aanleg van de weg zal van invloed zijn op de natuurwaarden in deze polders. Delen van de polders worden ongeschikt als rust, leef en fourageergebied. Deze effecten van de aanleg en het gebruik zijn onderzocht en maatregelen daarvoor zijn onderdeel van Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute en opgenomen in het landschapsplan dat zal worden uitgevoerd bij de aanleg van de weg. Evenals voor de weidevogels geldt dat voor beschermde soorten in het kader van de geldende wetgeving passende maatregelen zullen worden genomen.
A001	De grote omvang van alle stukken bemoeilijkt de inspraak.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
A001	De provincie heeft geen aanvulling op het in 2012 gemaakte milieueffectrapport laten maken, terwijl de RijnlandRoute intussen tal van aanpassingen heeft ondergaan met andere effecten op de omgeving (op de MER is geen aanvulling bijgevoegd, terwijl er belangrijke veranderingen zijn t.o.v. de eerdere MER).	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
A001	De prognoses voor de RijnlandRoute (w.b. (beroeps)bevolking, woningbouw, kantoren, bedrijfsterreinen, verkeersontwikkeling e.d.) zijn overdreven.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer
A001	Een goede verantwoording van de keuze voor de RijnlandRoute ontbreekt, temeer omdat niet wordt uitgelegd waarom niet volstaan kan worden met een beperkt aantal maatregelen op de bestaande N206-route.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
A001	De financiën zijn niet dekkend en nog niet geregeld.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Economische uitvoerbaarheid

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A005	Indiener wil dat de tunnel langs de Stevenshof wordt doorgetrokken tot en met de vaart bij de Stevenshofjesmolen. De tunnelmond komt dan verder van de bebouwde kom te liggen, wat zorgt voor minder overlast voor de bewoners. Tevens kan dan het huidige polderwatersysteem van de Stevenshofpolder ongemoeid worden gelaten.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A005	Een goede verantwoording voor de keuze voor de RLR ontbreekt, doordat gebruik is gemaakt van achterhaalde prognoses.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Verkeer en nut en noodzaak
A005	Door de komst van de RLR wordt het landschap aangetast, wat weer zorgt voor aantasting van het uitzicht van indiener.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap
A005	Het plan zorgt voor aantasting van het weidevogelgebied en de Papenwegse polder.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Natuur
A005	De geluidsbelasting op indieners woning neemt toe, dit is niet gewenst. De geluidbelasting zal met name plaatsvinden door de beoogde tunneluitgang, dicht bij indieners' woning.	In de wijk Stevenshof is in het kader van de Wet geluidhinder geen sprake van overschrijding van de maximaal toegestane ontheffingswaarden. In het kader van de Wet milieubeheer (TB) is sprake van een lichte overschrijding op een beperkt aantal adressen. Er worden geen maximale ontheffingswaarden overschreden. In de berekeningen is rekening gehouden met meteo gegevens en de verdeling van verkeer over verschillende dagdelen. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A005	De luchtkwaliteit op indieners' woning verslechterd, dit is niet gewenst. De luchtkwaliteit verslechtering zal met name ontstaan doordat de tunnelmond dicht bij indieners woning wordt gerealiseerd. Indiener geeft aan dat in het O-PIP staat aangegeven dat aan de Europese normen zal worden voldaan. Deze normen zijn echter te laag volgens de gezondheidsnormen van de World Health Organisation.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A005	Indiener stelt dat door de aanleg van de RLR haar woongenot verslechterd door de toename van geluid en een slechtere luchtkwaliteit. Ook wordt de landschappelijke waarde aangetast van de Stevenshofjespolder. De waarde van indieners woning zal hierdoor dalen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Geluid, luchtkwaliteit, landschap en grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A005	Door de komst van de RijnlandRoute, zal de waarde van de woning van indiener dalen. Mede doordat de tunnelmond zo dicht bij de woning wordt gerealiseerd.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A006	Indieners zijn het niet eens dat de ontsluiting op de N206 vanaf de Zonneveldslaan komt te vervallen. Hun vrachtverkeer zal dan gebruik moeten maken van de op- en afrit naar de N206 ter hoogte van de Torenvlietslaan, via de Voorschoterweg of de Achterweg. Beide wegen zijn niet geschikt voor veel vrachtverkeer. De op- en afrit naar de N206 is eveneens niet geschikt om al het verkeer te verwerken. Indieners hebben meerdere alternatieve routes ingediend voor hun ontsluiting op de N206. Zij willen graag dat deze alternatieven onderzocht wordt. Indiener is van mening dat de ontsluiting ter hoogte van de Zonneveldslaan niet afgesloten kan worden, indien er geen alternatieve ontsluiting is.	Dit valt buiten de scope van het project RijnlandRoute. De provincie is in bestuurlijk overleg met de gemeente Katwijk om hiervoor buiten de kaders van de ruimtelijke procedure een oplossing te vinden.
A007	De ligging van de woonboot van indiener is anders dan die van de omringende woningen. Immers het geluid komt over het water en water draagt geluid, zodat er meer geluidsbelasting ontstaat op indieners woonboot, zeker op de eerste verdieping. Indiener vraagt zich af of de metingen juist zijn. Gevraagd wordt om herberekening van de gevelbelasting om de juiste geluidsbelasting te bepalen.	Omdat geluidbelasting wordt uitgedrukt in jaargemiddelden, wordt geluidbelasting berekend. Harde reflecterende of zachte absorberende bodemvlakken worden meegenomen in de berekening van de geluidsbelasting. De woonboot van indiener heeft geen overschrijding van de grenswaarde vanwege de Voorschoterweg en daarom geen hogere waarde. De geluidsbelasting vanwege de Rijksweg A44 neemt in de toekomstige situatie ten opzichte van de reeds geldende geluidsbelasting af.
A007	Het plan om vaste bruggen te bouwen is voor indiener geen goede optie. De woonboot met ijzeren casco moet om de 4/5 jaar voor onderhoud en eventueel voor reparatie naar de werf. De brug van de A44 over de Rijn moet dan altijd open om ons doorgang te verlenen. Door het beoogde plan is dit niet mogelijk en komt indiener opgesloten te liggen.	In het huidige ontwerp is voor zowel de Torenvlietbrug als de A44-brug een doorvaarhoogte voorzien van 5,60m. Volgens onze informatie is het dan mogelijk om uw woonark onder de brug door te varen (hoogte woonark 5,43 m).

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A009	Het beoogde fietspad langs het dienstgebouw is vanwege de ernstige aantasting van privacy en veiligheid steeds afgewezen. Ieder nieuw aan te leggen fietspad is overbodig en nodeloos kosten verhogend, omdat er voor het fietsverkeer van en naar Zoeterwoude (en het Groene Hart) een fraai en gezonder alternatief is aangelegd door het Vogelhof. Betrokken fietsverkeer gaat dan niet langer langs de A4 waar het milieu aanmerkelijk slechter is.	In het huidige ontwerp is geen fietsverbinding meer opgenomen ter hoogte van de tunnelmond richting de Vlietweg
A009	Waar aan de noordzijde van de RLR verschillende kunstwerken als aquaducten kunnen worden aangelegd moet voor de Hofvlietweg gekozen worden voor het huidige tracé in een tunnel onder de aan te leggen wegen uit en naar de tunnel wordt doorgeleid.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A009	Doordat het tracé van de RLR ongeveer 200 m in de richting van Vlietland is verschoven, ligt mijn woning zeer dichtbij het PIP gebied. Ik verzoek u dringend het tracé weer naar de eerder voorgestelde locatie te verplaatsen waar veel meer werkruimte voor de aanleg aanwezig is.	In de Nota voorkeursalternatief is het alternatief " Zoeken naar Balans" gekozen in combinatie met de zuidelijke ligging in de Oostvlietpolder. De noordelijke ligging van het tracé is niet meer aan de orde.
A009	Door de verplaatsing van de tunnelmond 80 m in de richting van de A 4 is de boordiepte bij de passage van de Vliet iets groter. Nadrukkelijk geef ik u in overweging de tunnelmond met betrekking tot geluid en milieuoverlast nog tenminste 100 m in de richting van de A 4 te verplaatsen waardoor de boordiepte ter plaatse nog groter zal zijn.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp. Een verdere verlenging van de tunnel in de Oostvlietpolder is niet mogelijk.
A009	Het gebied tussen de Vlietweg en de nieuw aan te leggen sloot rond het Dienstgebouw heeft de bestemming wonen gekregen. Niet is aangegeven waarom deze keuze is gemaakt. De bestemming was, op een beperkt perceel met een woonbestemming direct aan de Vlietweg na, agrarisch en deze bestemming moet worden gehandhaafd. Juist deze bestemming zal bijdragen aan de beleving van het poldergevoel voor passanten op de Vlietweg	Dit betreft een omissie en is in het definitieve PIP gecorrigeerd c.q. in overeenstemming gebracht met het geldende planologische regime.
A009	Bij het graven van de startschacht en wellicht ook nog bij het begin van het boren zal bronbemaling nodig zijn. Op geen enkele wijze wordt er aandacht gegeven aan de effecten hiervan voor met name de aan de Vlietweg gelegen woningen, die veelal op staal of houten palen zijn gebouwd. Nu moet al worden begonnen met monitoring van het grondwaterpeil tot zeker twee jaar na de start van de bemaling.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
A009	Indien de tunnelmond op de huidige maar afgewezen locatie blijft zal er door het slaan van damwanden voorkomen moeten worden dat het ophogen boven de eerste meters van het boren zodanige groundbewegingen plaatsvinden dat de huizen aan de Vlietweg daar schade van	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase



Nr	Zienswijze	Beantwoording
	ondervinden.	
A009	Indiener vraagt om duidelijkheid over nadeelcompensatie.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A009	De locatie van het werk/bouwterrein moet zover mogelijk van de woningen worden gesitueerd. De omvang hiervan moet zo beperkt mogelijk zijn.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
A009	Voorafgaand aan het begin van de werkzaamheden zal een plan voorgelegd moeten worden voor beperking van de overlast door licht, geluid en trillingen tijdens de bouw en verkeerslawaaï na de bouw. Dit laatste zonder de aanleg van hoge geluidswallen, die het vlakke polderlandschap alleen maar verder zullen ontsieren. De aanvoer van bouwmaterialen en de afvoer van de uitgeboorde grond moet uitsluitend plaatsvinden langs of over de A 4 en onder geen voorwaarde over de Vlietweg of over de Vliet	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
A009	De ontsluiting van het Dienstgebouw dient alleen over de Hofvlietweg te gaan en niet over de Vlietweg.	Het ontwerp is aangepast en gaat uit van een ontsluiting via de Hofvlietweg.
A010	Werk tenminste aspecten als verlengde boortunnel, 80 km bij Maaldrift, bypass Valkenburgsemeer en inpassing tunnel bij Katwijk alsnog verkennend uit. Neem deze uitkomsten alsnog mee in het planproces, maak keuzes transparant.	De genoemde opties zijn in het (recente) verleden in meer en mindere mate onderzocht en om uiteenlopende redenen niet toegevoegd aan of gewijzigd in de scope. Een snelheidsverlaging op de A44 is voor de beheerder van de weg (Rijkswaterstaat) niet aan de orde. Zie verder de thematische beantwoording: Wegontwerp
A010	Herijk in een quick scan de belangrijkste onderliggende gegevens (verkeerstromen, bewoners en bedrijven / werkgelegenheid etc.) die ten grondslag liggen aan de aanleg van de RLR en pas de maatvoering, robuustheid, fasering van de oplossing hierop aan.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer
A010	Evalueer kritisch de omgang met burgers en burgerparticipatie teams, stel een provinciale Code Maatschappelijke Participatie op. Herdefinieer de provinciale interne werkwijze inzake omgang met burgerinitiatieven en neem deze serieus en faciliteer hun ontstaansproces en professionaliseringsproces.	De provincie hecht veel waarde aan participatie in het maken van beleid en/of het uitvoeren van projecten in zijn algemeenheid en voor de RijnlandRoute in het bijzonder. Waar nog ruimte is in de ontwikkeling of uitvoering van plannen wordt

Nr	Zienswijze	Beantwoording
		betrokken partijen gevraagd mee te denken, -praten, - doen, of - beslissen in een project. Na elke participatieronde worden de avonden intern met alle betrokken collega's geëvalueerd. De volgende ronde wordt aangepast op basis van deze evaluaties. Ook suggesties ter verbetering van bewoners worden, indien mogelijk, geïmplementeerd.
A014	Indiener wil graag dat de A44 aan de andere zijde wordt verbreed, waardoor zijn woning kan blijven behouden. Door middel van snelheidsverlaging kan verder de geluids- en luchtkwaliteitsoverlast verminderd worden. Eveneens loopt er een invoegstrook langs de woning van indiener die komt te vervallen. Deze ruimte kan ook benut worden, zodat de ventweg niet verplaatst hoeft te worden.	Een verbreding van de A44 richting oostzijde heeft een grotere impact op de omgeving, zoals een toename van de geluidsbelasting op de wijk Stevenshof, doorsnijding van een monumentale boerderij en doorsnijding van begraafplaats Rhijnhof. Op basis van een integrale afweging is daarom gekozen om de uitbreiding aan de westzijde plaats te laten vinden.
A014	Indiener is het niet eens dat zijn woning opgekocht wordt t.b.v. de aanleg van de RLR. Toen indiener in 2007 zijn woning kocht, was er nog geen sprake van de aanleg van deze weg en heeft indiener de woning dus ook gekocht met het idee er lang te zullen wonen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A014	Er is onvoldoende gekeken naar alternatieven, wat in strijd is met het motiverings- en het evenredigheidsbeginsel. Verzocht wordt om de alternatieven alsnog te onderzoeken.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A015	<p>Indiener noemt een aantal aandachtspunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Overkappen van de tunnelbak (en deze overkapping dan gebruiken voor terugkeer van weiland)</li> <li>▪ Horizontale geluidsschermen i.p.v. geluidswallen</li> <li>▪ Dienstgebouw zo onopvallend mogelijk vormgeven, d.w.z. zo laag mogelijk en omringd door bosschages die ook nu in de weilanden voorkomen</li> <li>▪ Toepassing geluiddempend asfalt</li> <li>▪ Toegangsweg tot het dienstgebouw onverhard laten</li> <li>▪ Ommetjes en een fietsroute Leiden-Wassenaar aanleggen in de Papenwegse Polder om de toegankelijkheid voor recreatie te vergroten</li> </ul>	<p>Voor wat betreft de toegangsweg tot het dienstgebouw geldt dat deze niet onverhard uitgevoerd kan worden. Incidenteel moet ook vrachtverkeer het dienstgebouw kunnen bereiken.</p> <p>Voor de overige aandachtspunten wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Wegontwerp, geluid en landschap</p>
A015	<p>Bij de berekening van geluid en fijnstof moet rekening worden gehouden met de werkelijke windsterkte op de hoogte van de Stevenshof. Het O-PIP onderschat de risico's van fijnstof. Het O-PIP voldoet misschien aan de NL grenswaarden voor fijnstof, maar zou eigenlijk moeten voldoen aan de strengere WHO-normen. Echter, zelfs de huidige WHO normen zouden strenger moeten zijn op basis van de nieuwste wetenschappelijke inzichten over fijnstof.</p>	<p>Bij de berekening van de geluidbelasting is rekening gehouden met de wettelijk voorgeschreven windfactor. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit</p>
A015	<p>De grenswaarden van fijnstof moeten worden aangepast aan onze huidige kennis over de gezondheidsrisico's en niet over nu al verouderde wetgeving.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit</p>
A015	<p>Het Ontwerp-inpassingsplan RijnlandRoute noemt in het geheel niet het gezondheidsrisico door het verstoren van het uitzicht op het groene landschap van de Papenwegse Polder. Wij vragen om ook deze gezondheidseffecten bij de inpassing van de RijnlandRoute mee te nemen.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Gezondheid</p>
A015	<p>Indiener verzoekt PZH om een geheel nieuwe tracékeuze ten gunste van de Churchill Avenue.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging</p>
A015	<p>Het alternatief, de tunnel onder de Churchillaan, is niet op eerlijke en objectieve wijze beoordeeld. Wij pleiten ervoor het hele tracébesluit opnieuw te overwegen, omdat op deels onjuiste gronden de Churchill Avenue verworpen is. Het ZnB tracé lijkt alleen beter doordat er een vertekend beeld van beide alternatieven is geschetst: de ZnB variant is te rooskleurig voorgesteld, de Churchill Avenue wordt op oneigenlijke gronden nadelen toegeschreven die er niet zijn en de voordelen van de Churchill Avenue worden gebagatelliseerd.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A015	Het MER en de Nota Voorkeursalternatief RLR spreken elkaar tegen op het punt van alternatievenafweging. In de nota Voorkeursalternatief RijnlandRoute worden de voordelen van de Churchil Avenue die in het MER zijn benoemd stelselmatig gebagataliseerd en de nadelen benadrukt	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
A015	De aanleg van de weg zal voor ons reden zijn om te verhuizen, maar intussen is de waarde van onze woning door de aanleg gedaald. In het taxatierapport bij de aanschaf van de woning, die we desgewenst graag laten zien, wordt het uitzicht op de Papenwegsepolder als een van de waardeverhogende elementen genoemd. Dat uitzicht wordt verpest door de nieuwe weg. De waarde zal verder dalen door de ongezonde lucht en nieuwe kennis van de gezondheidsrisico's van fijnstof. Wij vrezen verdere waardedaling door een vlucht uit de wijk en een overgroot aanbod van koopwoningen	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A015	We zijn dus direct belanghebbende en zullen om financiële compensatie vragen wanneer de weg daadwerkelijk wordt aangelegd volgens het huidige Ontwerp-inpassingsplan.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A015	Indiener verzoekt de provincie de tunnel door te trekken tot het knooppunt Maaldrift en pas westelijk van de A44 boven de grond te laten komen, in combinatie met een snelheidsverlaging op de A44 bij het Knooppunt Maaldrift tot 80 km/uur.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A016	Ik wil niet dat het uitzicht verdwijnt door vier meter hoge geluidsschermen. Liever de weg verdiepen en hoogstens lage geluidswering.	De vier meter hoge schermen zijn resultaten van het afwegingskader waarbij naast reductie van geluidhinder ook afweging plaatsvindt van financiële aard. Dit betekent dat er binnen de wet ruimte is om op basis van financiële afwegingen niet alle knelpunten weg te nemen, omdat de extra kosten in relatie tot de te behalen geluidswinst onevenredig hoog zijn. Het is echter niet zo dat er binnen de wet een vrije keuze is om geen of significant lagere schermen aan te leggen, de bescherming van het individu of groepen individuen die te maken hebben met geluidsknelpunten gaat voor op bijvoorbeeld landschappelijke waarden zoals uitzicht. Slechts in uitzonderlijke gevallen waar sprake is van een breed draagvlak is het mogelijk hiervan af te wijken. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A017	Grutto's en lepelaars. Deze twee laatste vogelsoorten staan op de rode lijst van beschermde vogelsoorten. Om die reden zijn wij er ook geen voorstander van dat er een fietspad wordt aangelegd door dit kwetsbare gebied	Het effect van recreatief fietsverkeer op de genoemde soorten is gering. De instandhouding van de soorten is niet in het geding.
A017	Het plangebied vanaf de spoorverbinding tot de A44, evenwijdig aan de Stevenshof heeft een agrarisch karakter. Wij vinden dat dit behouden moet blijven.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap
A017	De prognoses wat betreft bevolkings- en verkeersontwikkeling voor de RijnlandRoute zijn achterhaald.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer
A017	T.a.v. geluidsoverlast: de woningen liggen binnen de wijk Stevenshof dicht langs het gekozen tracé, hierdoor wordt de geluidbelasting hoger dan de maximale ontheffingswaarde. Het is waanzin dat er hogere grenswaarden worden vastgesteld.	In de wijk Stevenshof is in het kader van de Wet geluidhinder geen sprake van overschrijding van de maximaal toegestane ontheffingswaarden. In het kader van de Wet milieubeheer (TB) is sprake van een lichte overschrijding op een beperkt aantal adressen. Er worden geen maximale ontheffingswaarden overschreden. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A017	T.a.v. luchtkwaliteit: er treedt een verslechtering op ter plaatse van de aanleg van nieuwe wegen; er is sprake van een significante toename van onder andere CO2 en fijnstof.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A017	De RijnlandRoute zal de redelijk gave Papenwegse polder doorsnijden. Bij de tunnelmond zal een bouwwerk worden geplaatst, hierdoor wordt het landschap aangetast.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap
A017	In het ontwerp-inpassingsplan staat dat aan de Europese normen zal worden voldaan, maar deze normen zijn te laag volgens de gezondheidsnormen van de World Health Organisation.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A017	De RijnlandRoute werkt waardeverminderend op het onroerend goed.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A017	Het is onbegrijpelijk dat in het ontwerp-inpassingsplan de geboorde tunnel niet langs de Stevenshof wordt doorgetrokken tot en met de vaart bij de Stevenshofjesmolen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A019	Enkele duizenden automobilisten uit onze wijk en uit Leiden Zuid-west die momenteel op Den Haag/Scheveningen pendelen via de A44, moeten in de toekomst dagelijks omrijden. Hetzij via de (noordelijker gelegen!) knoop Leiden-West, hetzij via de – achteraf ingelaste (!) - aansluiting op de RLR richting A4 bij de A44 ter hoogte van de Stevenshof. In beide gevallen zal er per retourrit door ons 6 km omgereden moeten worden.	In de Nota voorkeursalternatief is het alternatief " Zoeken naar Balans" gekozen. Daarin was in eerste instantie sprake van het volledig verdwijnen van de aansluiting Leiden Zuid. In overleg met de Wijkraad Stevenshof zijn daarna meerdere varianten onderzocht die allen voorzagen in het terugbrengen van de functionaliteit van Leiden Zuid, namelijk een halve aansluiting naar de A44 richting Wassenaar. Na beoordeling door Rijkswaterstaat zijn deze varianten afgevalen en heeft de provincie de mogelijkheid onderzocht om Leiden Zuid terug te brengen voor de richting Stevenshof - RLR - A4. Vanwege de betere vormgeving kon Rijkswaterstaat hiermee wel instemmen.
A019	Een ernstige fout in bijlage 02, fig. 2.1 en 2.2 bij de wegenstructuur-kaartbeelden: in dat wegbeeld zijn de (ca. 4 m brede!) busluis/tunnel onder station de Vink en de Hoflandbrug (busbrug Trompweg<->VijfMeilaan) tussen Leiden en Voorschoten als gebiedsontsluitingswegen opgevat en als zodanig in de berekeningen meegenomen. Dat is een ernstige fout, aangezien die weggedeelten alleen voor het OV toegankelijk zijn. Dat maakt de daarop gebaseerde verkeersprognoses q.q.	Het NRM heeft een lager detailniveau, hierdoor wordt de interne wijkontsluiting schematisch gemodelleerd en kunnen er hiaten ontstaan. Gekeken is echter naar de wijkontsluitingswegen en het verkeerseffect op deze wegen. Hier is een afname te zien, waardoor de RLR een positief effect heeft op de milieueffecten

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	onbetrouwbaar en onbruikbaar. Daartegenover ontbreekt Leidseweg Noord - ten onrechte – op die kaart als gebiedsontsluitingsweg.	van wegen binnen de Stevenshof. De exacte locatie van deze positieve effecten is vervolgens niet van belang voor de resultaten.
A019	Ik stel u voor om uitgaande van een geboorde-tunnel-techniek de eertijds verworpen alternatieven opnieuw te onderzoeken op alle voor- en nadelen (met kba en MER).	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
A019	De huidige gebrekkige doorstroming op de N206, de hoofdreden om een zuidelijke rondweg om Leiden heen te leggen, heeft de provincie zelf veroorzaakt door de slechte afstelling door de provincie van de meeste verkeerslichten op de N206. Mede door het niet-benutten van moderne elektronische verkeersmanagement- en VRI-regeltechnieken staat niet vast dat een volledig nieuwe bypass in plaats van de N206 ten zuiden om Leiden heen nuttig en noodzakelijk is.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
A019	Voor ons zijn de berekeningen volstrekt ondoorzichtig en ook ongeloofwaardig, omdat de emissies in 2,4 km tunnel continu en geconcentreerd bij de tunnelmond vrijkomen, en bij de overwegende windrichtingen (tussen ZO en N over West) in zeker 75% van de tijd in de richting van onze huizen drijven. Figuur 5.4 geeft dus de toekomstige werkelijkheid niet weer en weerspiegelt al helemaal niet de overwegende windrichtingen.	In het rekenmodel voor luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met de factor wind. Dit levert een zogenaamde modelmatige werkelijkheid op. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A019	Een 80 km-limiet (die t.z.t. in de tunnel zal gelden) wordt zelden nageleefd. Bij de berekeningen moet derhalve van de feitelijke rijsnelheden worden uitgegaan (90 en 100 km/u). Daarnaast ligt er een lange helling vóór de tunnelmond en deels in de bak, wat ook tot extra emissies leidt t.g.v. vol-gas geven helling-op richting A44.	In het kader van luchtkwaliteitonderzoek dient uitgegaan te worden van de beoogde rijsnelheden. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A019	Verdere verdieping van de open bak vanaf de tunnelmond tot de diepte (7m.) ,die toch al bij kruising van de Veenwatering wordt aangehouden, zal – ook voor de geluidhinder – aan onze bezwaren in enige mate tegemoet kunnen komen indien daarbij ook horizontale afscherming plaatsvindt – zoals reeds bij de A4-bak door Leiderdorp wordt toegepast. Dat levert mogelijk ook minder depositie van deeltjes buiten de verdiepte bak (ergo: bij de woningen) op.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A019	Waar deze woningen (waaronder de mijne) ooit wegens het vrije uitzicht over de polder als warme broodjes over de toonbank gingen en later vlot voor de vraagprijs verkocht werden, zijn ze nu bijna onverkoopbaar geworden. Mijn huis staat al 4 jaar te koop! Sowieso is het gevolg van de RLR-plannen dat ze 10% tot 15% in waarde gedaald.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A019	De omrijkosten (aan tijdverlies en autokosten) per jaar komen cumulatief neer op circa 6 miljoen euro. Deze directe gevolgen van de aanleg van de RLR staan nergens vermeld, een ernstige omissie in de kba en het MER 2 <sup>e</sup> fase, waaruit blijkt dat er ook op dit punt onvoldoende rekening gehouden is met de specifieke nadelen voor (de automobilisten uit) onze wijk.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
A019	De gevolgde procedure en de q.q. onevenredig nadelige consequenties ervan voor grote groepen bewoners van de Leidse woonwijk Stevenshof leiden tot de conclusie dat de genomen besluiten in hoge mate strijdig zijn met de beginselen van behoorlijk bestuur, i.e. het Zorgvuldigheidsbeginsel, Motiveringsbeginsel en het Gelijkheidsbeginsel en in een onevenwichtige afweging van belangen resulteren.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
A019	Het 'ZnB'- tracé vernietigt de twee rijkste weidevogelgebieden op Leids grondgebied en moet tot een andere keuze leiden, zoals een verdere ondertunneling van dit gedeelte tot zo dicht mogelijk bij de A44.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A020	De impact van de RLR ter hoogte van de gelijkvloerse kruising Vlietweg en N206 komt niet tot uiting in de kwalitatieve analyse, zoals beschreven in bijlage 2 Kwalitatieve beschrijving verkeersveiligheid. Daarom zullen snelheid limiterende maatregelen en/of ontwerpwijzigingen noodzakelijk zijn betreffende de "niet geregelde gelijkvloerse kruising" t.p.v. aansluiting Vlietweg of Vrouwenweg op de Europaweg (N206).	Het wegontwerp is aangepast en nader geconcretiseerd ter hoogte van het Lammenschansplein/ Europaweg.
A020	De geluidsmaatregelen, zoals beschreven in het Achtergrondrapport Geluid paragraaf 5.2.2, resulteren nog steeds in een overschrijding van de norm van 58dB geldig voor het buitenstedelijk gebied waartoe de Vlietweg behoort. Dit moet leiden tot een aanpassing van de geluidsmaatregelen Europaweg t.p.v. Vlietweg door: het verlengen van het geluidsscherm (realistisch tot aan gelijkvloerse aansluiting) en het verlengen van het wegdektype ddB (realistisch 250m vanaf gelijkvloerse aansluiting richting A4).	Ten gevolge van de verbreding van de Europaweg is er geen sprake van een relevante toename in het kader van de wet geluidhinder. Het geluidniveau ter plaatse van genoemde woning blijft onder de 58 dB en neemt af ten opzichte van de huidige situatie door de maatregelen nabij de brug. Verdergaande maatregelen zijn dan ook niet nodig. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid



Nr	Zienswijze	Beantwoording
A021	De aannames omtrent woningbouw, kantoren, bedrijfsterreinen en verkeersbewegingen die gedaan zijn t.b.v. de onderbouwing van de nut en noodzaak van de aanleg van de RLR zijn overdreven en inmiddels door de economische crisis achterhaald. Een goede verantwoording van de keuze voor de RLR ontbreekt hierdoor, temeer omdat niet wordt uitgelegd waarom niet volstaan kan worden met een beperkt aantal maatregelen op de bestaande N206 route.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer
A021	Er is onvoldoende aangetoond dat het plan economisch uitvoerbaar is. De financiering is niet dekkend en niet geregeld. Gevreesd wordt dat daardoor de mitigerende maatregelen het eerst geschrapt zullen worden of versoberd worden uitgevoerd.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Economische uitvoerbaarheid
A021	Er is geen aanvulling op het MER uit 2012 gemaakt, terwijl de RLR intussen tal van aanpassingen heeft ondergaan met andere effecten op de omgeving.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
A021	De omvang van de stukken en de beleidstaal waarin die zijn gesteld bevorderen de transparantie van het besluitvormingsproces en de mogelijkheid tot inspraak niet.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
A021	De genoemde mitigerende maatregelen zijn onvoldoende en worden vooral gezocht in technische oplossingen als 'fluisterasfalt', (lage) geluidswallen of 'Compensatie natuur', maar de luchtvervuiling, het verkeerslawaai boven de toegestane grenswaarden en onherstelbare schade aan het landschap en de natuur in het plangebied blijven. In de rapporten worden de gevolgen op formele gronden weggeredeneerd.	Voor het O-PIP is gedetailleerd onderzoek uitgevoerd conform wet- en regelgeving. Voor de verdere beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Luchtkwaliteit, geluid en landschap
A022	Onduidelijk is hoe sommige verkeersstromen zullen lopen, met name van het vrachtverkeer, dat van de afslag Valkenburg-West richting de Zijlhoek en andere bestemmingen (en vice versa) zal rijden. Gezien de tekeningen in het plan zou het verkeer als het ware een rondje om de woningen kunnen rijden, wat leidt tot ernstige toename van nadelige effecten op het gebied van geluid, fijn stof en uitlaatgassen. Wat een onleefbare situatie oplevert. Eveneens is het onduidelijk hoe indieners straks hun erf moeten bereiken, gezien de aanleg van de damwand, de veranderende straatligging en de veranderde afwatering.	Inmiddels is de provincie in contact getreden met indiener en zijn concrete afspraken gemaakt.
A022	De kans bestaat dat tijdens de uitvoering van het plan verzakkingen en scheurvormingen zullen optreden aan de woningen, deze zijn namelijk niet gefundeerd.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A022	Onduidelijk is hoe de berekeningen in het akoestische onderzoek zijn uitgevoerd. Er is uit de stukken niet te achterhalen of bijvoorbeeld de aanwezige aarden wal naast de weg, ter hoogte van het perceel, in de modellen is opgenomen. De berekeningen zijn dus niet te controleren. Hierdoor hebben indieners geen vertrouwen in de conclusies.	Met ter plaatse ingemeten hoogten en meteogegevens is rekening gehouden in de geluidberekeningen. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A022	Door de ligging van de woningen op circa 10 meter afstand van de verbrede N206 neemt de geluidsbelasting extreem toe. Er wordt als oplossing wel een 6 meter hoge damwand geplaatst op 7 meter meter van de woning, maar dit zorgt voor aantasting van het uitzicht en vermindering van de lichtinval. Tevens wordt gevreesd dat bij de plaatsing van deze wand de woningen beschadigd zullen raken, omdat de woningen niet gefundeerd zijn.	Uit de berekeningen in het PIP volgt dat de cumulatieve geluidsbelasting toeneemt van 66 dB naar 68 dB. De berekende geluidsbelasting valt binnen de normen. In de aanlegfase zal aan trilling en trillingshinder voldoende aandacht worden besteed ter voorkoming van schade. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Geluid en aanbestedings- en uitvoeringsfase
A022	Er worden voor de woning van indieners hogere waarden vastgesteld, omdat geen voorzieningen in de overdracht van het geluid worden getroffen. Dit is in strijd met de doelstelling van de Wet geluidhinder. Aan indieners is gemeld dat het plaatsen van een geluidscherm niet doelmatig wordt geacht omdat zij de enigen zijn die daarvan voldoende profiteren. Echter, aan de overzijde van de weg wordt wel een scherm aangebracht, waardoor de geluidsoverlast op hun woning alleen maar zal toenemen.	Het vaststellen van hogere waarden kan uitsluitend na het uitvoeren van onderzoek waarbij naast reductie van geluidhinder ook afweging plaatsvindt van financiële aard. Dit betekent dat er binnen de wet ruimte is om op basis van financiële afwegingen niet alle knelpunten weg te nemen, omdat de extra kosten in relatie tot de te behalen geluidswinst onevenredig hoog zijn. Het is echter niet zo dat er binnen de wet een vrije keuze is om geen of significant lagere schermen aan te leggen, de bescherming van het individu of groepen individuen die te maken hebben met geluidsknelpunten gaat voor op bijvoorbeeld landschappelijke waarden zoals uitzicht. Slechts in uitzonderlijke gevallen waar sprake is van een breed draagvlak is het mogelijk hiervan af te wijken. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A022	Door de ligging van de woningen op circa 10 meter afstand van de verbrede N206 verslechtert de luchtkwaliteit bij de woning, door de toename van uitstoot van fijn stof en uitlaatgassen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A022	Door de verbreding van de N206 komt deze weg op circa 10 meter van de woningen van de indieners te liggen. Om deze reden werden deze woningen op basis van het VO-PIP geamoveerd. Indieners hebben destijds gevraagd om te onderzoeken of de verbreding van de weg niet aan de overzijde kan plaatsvinden, zodat de woningen behouden kunnen blijven. Indien dat niet mogelijk blijkt te zijn, dan willen indieners dat er naar oplossingen worden gezocht om de situatie zo op te lossen dat er een leefbare situatie zou overblijven. Tot op heden hebben indieners hierop geen reactie ontvangen.	Inmiddels is de provincie in contact getreden met indiener en zijn concrete afspraken gemaakt.
A022	De documenten behorende bij het O-PIP zijn niet consistent. In het ene document (bijv. waterrapport) staat het perceel wel opgenomen in het plangebied en wordt zelfs gedeeltelijk overlapt met een ontgravingsvlak. Door het perceel buiten de plangrenzen te laten vallen, vraagt indiener of nu wel voldaan kan worden aan de watereisen.	Het ontwerp van het watersysteem ter plaatse is gewijzigd. De nieuwe situatie is meegenomen in het wegontwerp en waterhuishoudingsplan en is doorvertaald in het PIP.
A022	De aanleg van de RLR zorgt voor een niet-leefbare situatie voor indiener. In het huidige O-PIP (volgens de meeste kaarten) zijn de woningen van indieners buiten het plangebied gelaten en worden deze niet geamoveerd. Het perceel vormt een 'hap in het plangebied'. De verbrede N206 komt nog wel steeds dicht bij de woningen te liggen. Indieners zijn van mening dat hierdoor een niet-leefbare woonsituatie ontstaat. Verzocht wordt om de woningen (weer) te amoveren volgens het oorspronkelijke plan.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A023	Bij onze huizen zal de voorkeursgrenswaarde en/of de maximale ontheffingswaarde worden overschreden. Onze huizen zijn hier niet op berekend.	In de wijk Stevenshof is in het kader van de Wet geluidhinder geen sprake van overschrijding van de maximaal toegestane ontheffingswaarden. In het kader van de Wet milieubeheer (TB) is sprake van een lichte overschrijding op een beperkt aantal adressen. Er worden geen maximale ontheffingswaarden overschreden. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A023	De luchtkwaliteit (fijnstof) rond onze woningen zal aanmerkelijk slechter worden en dan gaat u nog uit van een gelijkmatige spreiding. Bij de algemeen geldende windrichting (zuidwest) zal er van gelijkmatige spreiding geen sprake zijn, waardoor de luchtkwaliteit extreem zal verslechteren.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A023	De beschermde Hollandse weidevogels in de Stevenshof- en Papewegse polders, maar ook trekvogels zoals de LEPELAAR en de OOIEVAAR, zullen door de aanleg van de RijnlandRoute uit onze polder verdwijnen.	De aanleg van de weg zal van invloed zijn op de natuurwaarden in deze polders. Een deel van de polder wordt ongeschikt als rust, leef en fourageergebied. Deze effecten zijn onderzocht en maatregelen daarvoor zijn onderdeel van Mitigatie- en

Nr	Zienswijze	Beantwoording
		compensatieplan PIP RijnlandRoute en opgenomen in het landschapsplan dat zal worden uitgevoerd bij de aanleg van de weg.
A023	Voor geluidsisolatie van onze woning, verbetering luchtventilatiesysteem, verslechtering woonklimaat zullen wij provincie aansprakelijk stellen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A023	De provincie heeft geen aanvulling op het MER laten maken, terwijl RLR intussen tal van aanpassingen heeft ondergaan met andere effecten.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
A023	De prognoses voor de RijnlandRoute (voor wat betreft (beroeps)bevolking, woningbouw, kantoren, bedrijfsterreinen, verkeersontwikkeling e.d.) zijn overdreven en niet voldoende onderbouwd.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer
A023	Een goede verantwoording van de keuze voor de Rijnland Route ontbreekt, temeer omdat niet wordt uitgelegd waarom niet volstaan kan worden met een beperkt aantal maatregelen op de bestaande N206-route.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
A023	De benodigde financiën zijn niet dekkend en niet geregeld.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Economische uitvoerbaarheid
A023	Het moge duidelijk zijn dat door alle hierboven genoemde bezwaren de waarde van onze woningen sterk zal verminderen. Want wie wil er nog aan een snelweg wonen met alle negatieve effecten van dien?	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A024	Deze zienswijze is ingediend namens de tuinverenigingen Oostvliet, OTV, Roomburg en de Iba. Ook al zijn de tuinverenigingen niet permanent bewoond, het is toegestaan gedurende het tuinseizoen te overnachten. De nadering van de A4 naar de tuinverenigingen toe, is niet wenselijk, in de vorm van toename van fijnstof en geluidshinder. M.n. zijn de tuinverenigingen bezorgd over de neerslag van fijnstof op de groentes en het fruit.	Er moet worden voldaan aan wet- en regelgeving. Voor wat betreft de thema's geluid en lucht wordt daar aan voldaan. Overigens zijn tuinhuisjes geen geluidgevoelige objecten. Voor het overige wordt tevens verwezen naar de thematische beantwoordingen: geluid en luchtkwaliteit
A026	Het is onbegrijpelijk voor mij als burger van Katwijk dat het project RijnlandRoute stopt waar de problemen in Katwijk aan den Rijn beginnen. Temeer daar er ook volop wordt ingezet om te komen tot realisatie van het H.O.V. en een fietssnelweg. Ondertunneling in Katwijk a/d Rijn biedt de mogelijkheid tot dubbel grondgebruik en minder belasting van het woonmilieu. Daarom wil ik nu onze problemen nogmaals onder de aandacht brengen en u dringend verzoeken het wegdeel N206 vanaf de N441 tot voorbij de brug over het uitwateringskanaal tezamen met het HOV en de fietssnelroute te bekijken en binnen afzienbare tijd als project op de agenda te zetten en aan te pakken. Uiteraard met de bijbehorende financiële middelen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Scope
A028	Indieners geven aan dat ze tijdens de uitvoering van het plan ten alle tijden toegang willen houden tot hun woning en de auto via de toegangsweg op de bestaande parkeerplaats voor het huis willen kunnen parkeren.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
A028	Indieners verzoeken om de geluidsbelasting op hun woning binnen de landelijke gestelde norm te handhaven. Een oplossing hiervoor zou kunnen zijn om de verbreding van de Lammebrug te realiseren aan de andere kant.	Op basis van het geluidonderzoek blijkt dat wordt voldaan aan de ingediende zienswijze.
A028	De woning van indieners (nr. 4) en die van de burens (nr. 3) zijn niet bestemd als woning, omdat het volgens de provincie gaat om voormalige dienstwoningen. In 2013 hebben indieners hun woning van de provincie gekocht als woning. De bestemming moet aangepast worden. Eveneens moeten bij de onderzoeken de normen voor woningen gehanteerd worden, de onderzoeken moeten worden aangepast.	In het geluidonderzoek zijn de voormalige dienstwoningen meegenomen als woning c.q. geluidgevoelig object. In de verbeelding zijn de woningen buiten het plangebied gelaten.
A029	Indiener wil dat er verder onderzoek gedaan wordt naar een nog dieper wegdek of ondertunneling van de N206.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A029	Indiener vindt de toename van de geluidsoverlast op zijn woning niet aanvaardbaar. Indiener geeft aan dat de toename van de geluidsoverlast 25% bedraagt.	Uit het akoestisch onderzoek bij het PIP blijkt dat het geluidniveau bij de woning van indiener in de toekomst lager is dan in de huidige situatie. Alleen bij de meetpunten op de derde

Nr	Zienswijze	Beantwoording
		<p>woonlaag is een verhoging, deze is zeer beperkt en bedraagt minder dan 1dB. Ten opzichte van de situatie zonder RijnlandRoute neemt de geluidbelasting op allen punten af. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid</p>
A029	<p>Indiener is het niet eens met het plaatsen van geluidschermen voor zijn woning. Hierdoor vermindert zijn uitzicht.</p>	<p>Door de verdere verlaging van de Tjalmaweg is er ter plaatse van de woning van indiener geen geluidscherm nodig.</p>
A030	<p>Uit diverse onderzoeken komt naar voren dat de normen voor de geluidsbelasting worden overschreden. Hierdoor ontstaat er meer geluidshinder, wat het woongenot aantast.</p>	<p>In de wijk Stevenshof is in het kader van de Wet geluidhinder geen sprake van overschrijding van de maximaal toegestane ontheffingswaarden. In het kader van de Wet milieubeheer (TB) is sprake van een lichte overschrijding op een beperkt aantal adressen. Er worden geen maximale ontheffingswaarden overschreden. In de berekeningen is rekening gehouden met meteo gegevens en de verdeling van verkeer over verschillende dagdelen. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid</p>
A030	<p>Uit diverse onderzoeken komt naar voren dat de normen voor de luchtkwaliteit worden overschreden. De toename van de verslechtering van de luchtkwaliteit zorgt voor verslechtering van het woongenot.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit</p>
A030	<p>De beschermde weidevogels en andere diersoorten zullen door de aanleg van de RLR verdwijnen.</p>	<p>De aanleg van de weg zal van invloed zijn op de natuurwaarden in de polder. Een deel van de polder wordt ongeschikt als rust, leef en fourageergebied. De nadelige effecten zijn onderzocht en maatregelen om de effecten te mitigeren zijn beschreven in de mitigatievisie en opgenomen in het landschapsplan dat zal worden uitgevoerd bij de aanleg van de weg.</p>
A030	<p>Door de aanleg van de RLR zal de waarde van de woning dalen.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A030	Door de aanleg van de geluidschermen zal het woongenot nog verder aangetast worden, omdat het uitzicht op het landschap wordt verminderd.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A031	De gebruikte prognoses zijn veel te hoog voor wat betreft de (beroeps)bevolking, woningbouw, kantoren, bedrijventerrein, verkeersontwikkeling en dergelijke. De uitgangspunten voor toekomstige verkeersknelpunten hoeven dus niet zo zwaarwegend te zijn.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer
A031	Door de aanleg van de RLR wordt het polderlandschap aangetast, met aantasting van indiener's uitzicht tot gevolg. De fauna zal worden verjaagd en de fauna zal onherstelbaar worden aangetast.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap
A031	De financiën voor het project zijn niet dekkend en niet geregeld. Indiener geeft aan dat in een tijd van bezuinigingen het van belang is om duidelijkheid te scheppen in hoeverre de kosten straks de baten niet gaan overheersen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Economische uitvoerbaarheid
A031	Door de aanleg van de RLR verslechtert de luchtkwaliteit.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A031	Indiener geeft aan dat er geen aanvulling op het MER uit 2012 is gemaakt, terwijl de RLR intussen een tal van aanpassingen heeft ondergaan met andere effecten op de omgeving.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
A031	Door de aanleg van de RLR wordt het woongenot van indiener aangetast.	In de wijk Stevenshof is in het kader van de Wet geluidhinder geen sprake van overschrijding van de maximaal toegestane ontheffingswaarden. In het kader van de Wet milieubeheer (TB) is sprake van een lichte overschrijding op een beperkt aantal adressen. Er worden geen maximale ontheffingswaarden overschreden. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A031	Door de aanleg van de RLR zal de waarde van zijn woning dalen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A031	Indiener is het niet eens dat de verlenging van de boortunnel met weinig onderbouw van tafel is geveegd, terwijl het rapport van het Team Compromis RLR aangeeft dat het wel mogelijk is en recht doet aan de wensen van alle bewoners in het tracégebied.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Wegontwerp en alternatievenafweging

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A031	Een goede verantwoording voor de keuze voor de RLR ontbreekt en er wordt niet concreet genoeg uitgelegd waarom niet volstaan kan worden met een beperkt aantal maatregelen op de bestaande N206 route.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
A032	Indiener wil dat er maatregelen worden getroffen aan de bron en in de overdracht van geluid, zoals het verdiepen van de N206 met 4 meter over de gehele lengte ter hoogte van Katwijkerbroek, zodat een hogere grenswaarde niet nodig is en zijn woon- en leefklimaat niet verslechterd.	Door de verdere verlaging van de Tjalmaweg is er ter plaatse van de woning van indiener geen geluidscherm nodig.
A032	Indiener wil natuurlijke, 'groene', milieuvriendelijke geluidswallen die het landelijk uitzicht niet verstoren.	Door de verdere verlaging van de Tjalmaweg is er ter plaatse van de woning van indiener geen geluidscherm nodig.
A033	Indiener vindt het vreemd dat er niet gekozen is voor het oorspronkelijke noordelijke tracé dat ongeveer 200 meter verder van het dichtbewoonde gedeelte van de Vlietweg-Zuid ligt. Daar is nagenoeg geen bebouwing en er zijn voor zover bekend geen beletsingen op het gebied van landschaps- en/of natuurwaarden.	In de Nota voorkeursalternatief is het alternatief " Zoeken naar Balans" gekozen in combinatie met de zuidelijke ligging in de Oostvlietpolder. De noordelijke ligging van het tracé is niet meer aan de orde.
A033	De nut en noodzaak van de RLR is onderbouwd met omstreden verkeersgroei-aanname.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Verkeer en nut en noodzaak
A033	Door de aanleg van een afslag vanaf de A44 naar de Vlietlanden, i.p.v. de aanleg van de Hofvlietweg, wordt de aantasting van de landelijke omgeving voorkomen. Het plaatsen van enige beplanting om de nieuwe Hofvlietweg landschappelijk in te passen is niet voldoende. O.a. de verhoogde tunnelwand van 1,6 meter zal hiermee niet aan het zicht onttrokken worden.	Een afslag vanaf de A4 naar Vlietland is financieel niet haalbaar. Op basis van het ontwerp wordt invulling gegeven aan de inpassing van het tracé.
A033	Ter plaatse van de Vlietweg is sprake van slappe grond. Als het grootschalige infrastructurele werk (m.n. de tunnel) doorgaat, betekent dit kans op onherstelbare schade aan de woning/opstallen. Instabiliteit tijdens de bouwfase en tijdens de gebruiksfase is dan ook zeer reëel. Van te voren dienen daarom sluitende garanties te worden verstrekt dat, indien er schade ontstaat, die daadwerkelijk worden vergoed.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A033	In de planregels (art. 10.3.1. en in 15.5.2.) is opgenomen dat pas met de realisatie van de tunnel begonnen kan worden, als dit geen negatieve (geo-)hydrologische gevolgen voor de omliggende gronden heeft. Hiervoor is een schriftelijk advies van het Hoogheemraadschap Rijnland nodig. Dit is echter niet voldoende garantie voor indieners. Zij willen sluitende garanties dat de schade wordt vergoed.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.



Nr	Zienswijze	Beantwoording
A033	Indieners vragen zich af of hun opstal gehandhaafd kan blijven gelet op de grootschalige bouwactiviteiten voor de tunnel, aangezien over het perceel de bestemming 'Overige zone - Verkeerstunnel - Beschermingszone 2' loopt. Ook vraagt indiener zich af of hun woning kan blijven gehandhaafd, gezien de korte afstand van de boortunnel en het grote werkterrein dat de aannemer nodig zal hebben. Verzocht wordt om duidelijkheid voor de vaststelling van het PIP.	Over de genoemde onderwerpen is de provincie in contact getreden met indiener.
A033	Onduidelijk is wat de aard en oppervlakte zal worden van het dienstengebouw op de kop van de tunnelmond.	In het kader van een verdere optimalisatie van het ontwerp is ook gekeken naar een mogelijke inpassing van het dienstengebouw. Aan de hand hiervan is op hoofdlijnen een concretere invulling gegeven aan de bouw mogelijkheden met betrekking tot het dienstengebouw.
A033	Door de aanleg van de RLR wordt het woonklimaat ernstig aangetast. De ligging van de tunnelmond ligt op circa 200 meter van de woning van indiener. Gelet op de boorwerkzaamheden en de te verwachten grote verkeersstromen, is deze afstand onvoldoende om een goed woon/leefklimaat te garanderen. In dit kader ondermeer geluid, stank, licht, fijnstofoverlast en grondtrillingen.	Vanwege de rijksweg A4 is de geluidsbelasting op de woningen bepaald. De berekening voor de Hofvlietweg is in het kader van het PIP herzien, vanwege wijzigingen in het wegontwerp. Er blijken geen overschrijdingen van ten gevolge van A4 en de Hofvlietweg. Er behoeven dan ook geen hogere waarden te worden vastgesteld. Er is ook geen sprake van opgetelde effecten. Ook voor lucht kwaliteit wordt voldaan aan de wettelijke normen. De boorwerkzaamheden vallen onder de aanlegfase en voor de werkzaamheden dient een omgevingsvergunning te worden aangevraagd.
A033	Verzocht wordt om de tunnelmond 100 m in de richting van de A4 te verschuiven.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A033	Fietspaden naast en achter de woningen aan de Vlietweg zijn niet wenselijk. Er is al een fietspad voor het Vogelhof voor het fietsverkeer van en naar Zoeterwoude (en het Groene Hart) aangelegd. Nog een extra fietspad resulteert niet in een kortere route, omdat ze allemaal hetzelfde begin-eindpunt hebben, te weten Vlietweg-Hofvlietweg.	De provincie is van mening dat een fietsroute via de Hofvlietweg beschikbaar moet blijven (zoals nu ook het geval is). In tegenstelling tot eerdere ontwerpen is er in het huidige ontwerp een vrijliggend fietspad langs de Hofvlietweg opgenomen. Fietsers op de hoofdrijbaan is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk. Daarnaast is in het huidige ontwerp geen fietsverbinding meer opgenomen ter hoogte van

Nr	Zienswijze	Beantwoording
		de tunnelmond richting de Vlietweg.
A033	Indieners willen dat de omleiding van de Hofvlietweg niet over het tunneldak, vlak achter de bebouwing van de Vlietweg, komt te liggen maar parallel aan de A4 zoals nu ook het geval is. Dit is om cumulatie van licht, geluid, luchtverontreiniging en onveiligheid te voorkomen.	Met de verlenging van de tunnel komt de Hofvlietweg op grotere afstand van de bebouwing te liggen. Een ligging van de Hofvlietweg parallel aan de A4 is financieel niet haalbaar.
A033	Volgens het O-PIP heeft het perceel van indiener, dat onlangs door de provincie is aangekocht, de bestemming Wonen gekregen. Indieners willen dat dit perceel weer de bestemming Agrarisch krijgt, omdat dat bijdraagt aan een 'groene' duurzame beleving voor bewoners en passanten op de Vlietweg.	In het betreffende deel van het plangebied zijn de bestemmingen en regels overgenomen van het geldende planologische regime. De bestemming 'Wonen' blijft gehandhaafd.
A034	Indieners twifelen over de nut en noodzaak van de aanleg van de RLRs. De noodzaak hiervan is gebaseerd op onjuiste en verouderde gegevens, aannames en prognoses.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Nut en noodzaak
A034	Door de aanleg van een afslag vanaf de A4 naar de Vlietlanden, i.p.v. de aanleg van de Hofvlietweg, wordt de aantasting van de landelijke omgeving voorkomen. Het plaatsen van enige beplanting om de nieuwe Hofvlietweg landschappelijk in te passen is niet voldoende. O.a. de verhoogde tunnelwand van 1,6 meter zal hiermee niet aan het zicht onttrokken worden.	Een afslag vanaf de A4 naar Vlietland is financieel niet haalbaar. Op basis van het ontwerp wordt invulling gegeven aan de inpassing van het tracé.
A034	Indiener is bang voor een hogere geluidsbelasting door cumulatieve effecten van andere geluidsbronnen zoals de A4 en de RLR. Zowel in hun woning als in hun tuin. Indiener vindt het te kort door de bocht om zondermeer een hogere grenswaarde vast te stellen. Ook vragen indieners zich af of de aanleg van de verhoogde tunnelwand van 1,6 meter bij de verdiepte tunnelbak het geluid voldoende weerd, evenals de lage grondwal van circa 1 meter hoog. Alternatieven qua tracé en beperking van de geluidsoverlast dienen beter onderzocht te worden.	Vanwege de rijksweg A4 is de geluidsbelasting op de woningen bepaald. De berekening voor de Hofvlietweg is in het kader van het PIP herzien, vanwege wijzigingen in het wegontwerp. Er blijken geen overschrijdingen te zijn ten gevolge van de A4 en de Hofvlietweg. Er behoeven dan ook geen hogere waarden te worden vastgesteld. Er is ook geen sprake van opgetelde effecten. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A034	Ter plaatse van de woning van indieners is sprake van slappe grond. Als de RLR wordt aangelegd, betekent dit kans op onherstelbare schade aan de woning/opstallen. Instabiliteit tijdens de bouwphase en tijdens de gebruiksfase is zeer reëel. Van te voren dienen sluitende garanties te worden verstrekt dat, als er schade ontstaat, die daadwerkelijk worden vergoed. Daarnaast gaan indieners er vanuit dat, wanneer het plan doorgaat, de aan- en afvoer van bouwmaterialen en personeel naar de bouwplaats (tunnelmond) uitsluitend via de A4 zal geschieden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie en aanbestedings- en uitvoeringsfase

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A034	In de planregels (art. 10.3.1. en in 15.5.2.) is opgenomen dat pas met de realisatie van de tunnel begonnen kan worden, als dit geen negatieve (geo-)hydrologische gevolgen voor de omliggende gronden heeft. Hiervoor is een schriftelijk advies van het Hoogheemraadschap Rijnland nodig. Dit is echter niet voldoende garantie voor indieners. Zij willen sluitende garanties dat de schade wordt vergoed.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A034	Onduidelijk is wat de aard en oppervlakte zal worden van het dienstengebouw op de kop van de tunnelmond.	In het kader van een verdere optimalisatie van het ontwerp is ook gekeken naar een mogelijke inpassing van het dienstengebouw. Aan de hand hiervan is op hoofdlijnen een concretere invulling gegeven aan de bouw mogelijkheden met betrekking tot het dienstengebouw.
A034	De tunnelmond oost ligt op korte afstand van de woning van indieners. Gelet op de verwachte grote verkeersstromen, zorgt dit voor het ontstaan van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat, door overlast van geluid, stank en fijn stof.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A034	Indieners willen dat de tunnelmond verder naar de A4 verschoven wordt, minimaal 100 meter verder dan dat deze nu beoogd is. Ze vragen zich ook af waarom dit veranderd is ten opzichte van het VO-PIP.	Vanuit het oogpunt van inpassing is de tunnel verlengd tussen de fase van het VO- en O-PIP. Zie verder thematische beantwoording: Wegontwerp
A034	Fietspaden naast en achter de woningen aan de Vlietweg zijn om deze reden ook niet wenselijk. Er is al een fietspad voor het Vogelhof voor het fietsverkeer van en naar Zoeterwoude (en het Groene Hart) aangelegd. Nog een extra fietspad resulteert niet in een kortere route, omdat ze allemaal hetzelfde begin-eindpunt hebben, te weten Vlietweg-Hofvlietweg.	De provincie is van mening dat een fietsroute via de Hofvlietweg beschikbaar moet blijven (zoals nu ook het geval is). In tegenstelling tot eerdere ontwerpen is er in het huidige ontwerp een vrijliggend fietspad langs de Hofvlietweg opgenomen. Fietsers op de hoofdrijbaan is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk. Daarnaast is in het huidige ontwerp geen fietsverbinding meer opgenomen ter hoogte van de tunnelmond richting de Vlietweg.
A034	Indieners zijn van mening dat de aanleg van een afslag vanaf de A4 naar de Vlietlanden een beter en goedkoper alternatief is dan de aanleg van een nieuwe Hofvlietweg. De hogere grenswaarde is dan niet meer noodzakelijk.	Het voorstel van indiener is financieel niet haalbaar.
A034	Indieners willen dat de omleiding van de Hofvlietweg niet over het tunneldak, vlak achter de bebouwing van de Vlietweg, komt te liggen maar parallel aan de A4 zoals nu ook het geval is. Dit is	Met de verlenging van de tunnel komt de Hofvlietweg op grotere afstand van de bebouwing te liggen. Een ligging van de

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	om cumulatie van licht, geluid, luchtverontreiniging en onveiligheid te voorkomen.	Hofvlietweg parallel aan de A4 is financieel niet haalbaar.
A034	Volgens het O-PIP heeft het perceel van indiener, dat onlangs door de provincie is aangekocht, de bestemming Wonen gekregen. Indieners willen dat dit perceel weer de bestemming Agrarisch krijgt, omdat dat bijdraagt aan een 'groene' duurzame beleving voor bewoners en passanten op de Vlietweg.	In het betreffende deel van het plangebied zijn de bestemmingen en regels overgenomen van het geldende planologische regime. De bestemming 'Wonen' blijft gehandhaafd.
A035	De veilige bereikbaarheid van de roeivereniging Rijnland dient voor zowel auto's als fietsers te worden gewaarborgd, zowel tijdens de bouwwerkzaamheden als daarna. Voor auto's is er nu slechts één toegangsweg die volgens het O-PIP moet worden omgelegd. Voor fietsers zijn er twee toegangswegen: de tunnel onder de A4 en langs de Vliet via de Lammebrug naar Voorschoten. Indiener vindt dat het blijvend en ongestoord gebruik maken van deze toegangswegen onvoldoende gewaarborgd wordt in het O-PIP.	Bestaande fietsroutes en toegangswegen worden zoveel mogelijk hersteld en ingepast. Voor de verdere beantwoording van de zienswijze zie de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringfase
A035	Indiener is het niet eens met de aanleg van de RLR, omdat de keuze hiervoor gebaseerd is op achterhaalde en onrealistische aannames ten aanzien van de verkeersdruk. Verzocht wordt om te onderzoeken of de doorstroming tussen de A44 en de A4 ook verbeterd kan worden door minder ingrijpende en minder dure aanpassingen in het huidige wegennet te realiseren.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A037	<p>In het O-PIP RLR worden geluidsschermen mogelijk gemaakt van maximaal 4 meter. Dit is voor indiener onacceptabel. Het staat bovendien op gespannen voet met het uitgangspunt van het behoud van uitzicht op de duinen en het voormalige vliegveld vanuit bestaand Valkenburg. Indiener verzoekt de provincie daarom dringend om eerst alle mogelijke maatregelen aan de bron in te zetten, zoals het verdiept aanleggen. De dan nog noodzakelijke geluidsschermen dienen zo laag mogelijk te worden uitgevoerd. Waar ze onontkoombaar zijn, dienen ze transparant te worden uitgevoerd.</p>	<p>Geluidarm asfalt en/of geluidwerende voorzieningen zijn resultaten van het afwegingskader waarbij naast reductie van geluidhinder ook afweging plaatsvindt van financiële aard. Dit betekent dat er binnen de wet ruimte is om op basis van financiële afwegingen niet alle knelpunten weg te nemen, omdat de extra kosten in relatie tot de te behalen geluidswinst onevenredig hoog zijn. Het is echter niet zo dat er binnen de wet een vrije keuze is om geen of significant lagere schermen aan te leggen, de bescherming van het individu of groepen individuen die te maken hebben met geluidsknelpunten gaat voor op bijvoorbeeld landschappelijke waarden zoals uitzicht. Slechts in uitzonderlijke gevallen waar sprake is van een breed draagvlak is het mogelijk hiervan af te wijken. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid</p>
A037	<p>De verkeersintensiteiten voor het geluidrapport zijn ontleend uit het NRM2013-verrijkt. Dit model maakt geen onderdeel uit van de bijlagen. Daardoor zijn stellingen als dat de verkeerstoename op wegen – die op het plangebied aansluiten – niet relevant zijn voor geluid, niet te verifiëren. Bovendien gaat die stelling niet op voor andere thema's zoals verkeer. Daarom dient het verkeersmodel alsnog aan de plandocumenten te worden toegevoegd.</p>	<p>Dat is in deze fase ook niet gebruikelijk. De informatie is echter wel te vinden op <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a> en is in de volgende fase ook weer op die locatie gepubliceerd.</p>
A042	<p>Indieners' woning aan de Voorschoterweg is in één klap bijna al zijn waarde kwijt. Cliënt kan pas achteraf gecompenseerd worden, tot die tijd staat hij machteloos. Er is geen zekerheid dat het inpassingsplan onherroepelijk wordt vastgesteld, dat risico wordt nu bij cliënt neergelegd in de vorm van een aantasting van zijn privaatrechtelijke positie als huiseigenaar.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.</p>
A042	<p>Dit is onredelijk, omdat de wijze van aansluiting op de A44 in de huidige door u voorgestane wijze tot deze keuze nooit in beeld is geweest en omdat u bij uw keuze u niet gebaseerd heeft op voldoende onderzoek en de juiste gegevens.</p>	<p>De provincie deelt de mening van indiener niet. Op basis van voldoende onderzoek en correcte gegevens is de tracékeuze tot stand gekomen.</p>
A042	<p>Er is volstrekt geen zekerheid over de financiële en economische uitvoerbaarheid van de plannen. Dit is in strijd met een goede belangenafweging, een zorgvuldige voorbereiding en motivering en dus in strijd met artikelen 3:2, 3:4 en 3:46 van de Awb.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Economische uitvoerbaarheid en procedure</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A042	De aanleg van de weg behelst in een ontwerp inpassingsplan een tracé, waarover nog een tracébesluit voor noodzakelijk is over de aansluitingen op de A44 en de A4 en de N44. De samenhang met deze besluiten vergt een gecoördineerde besluitvorming, zeker omdat de financiële en economische haalbaarheid mede gebaseerd zou moeten zijn op een goede inschatting van de planschaderisico's, die niet alleen voor de RijnlandRoute gelden, maar ook voor en in samenhang met de daarmee gepaard gaande aanpassingen op de overige snelwegen en provinciale wegen.	Voor de beantwoording van de zienswijzen wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Procedure en economische uitvoerbaarheid
A042	Cliënt is onzeker over de mogelijke vergoeding van zijn schade (bij wie moet hij terecht: bij de rijksoverheid als gevolg van de aanpassing van de A44 of bij de provincie) als gevolg van de aanleg van de RijnlandRoute, en voor welke gedeeltes bij wie?	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A042	Er wordt uitgegaan van een bevolkingsgroei door uitbreiding van de gemeente Valkenburg. De woningbouw zal echter nooit meer het niveau halen van voor 2009. Dit gegeven wordt niet meegenomen in de berekeningen, terwijl de bevolkingsgroei in de gemeente Katwijk wel mede ten grondslag ligt aan de uitgangspunten en prognoses aan de groei van het autoverkeer, en dus de noodzaak van de RijnlandRoute	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer
A042	De geluidsniveaus overschrijden de 70 dB(A) nu al op de Voorschoterweg te Valkenburg. Door deze risico's niet te benomen, worden ook toekomstige risico's onjuist voorgesteld en wordt er geen recht gedaan aan de belangen van cliënt.	In de situatie na realisatie van de RijnlandRoute neemt de geluidsbelasting bij genoemd adres vanwege doelmatige maatregelen (geluidscherm en tweelaags ZOAB) fors af ten opzichte van de huidige situatie.
A042	In paragraaf 5.4 wordt bij de vergelijking van milieueffecten geen uitgangssituatie gehanteerd die voldoende uitgaat van de huidige reeds aanwezige overschrijdingen van de normen voor fijnstof en voor geluid, bij de aansluiting op het viaduct in de A44 bij de woning van cliënt. Indien de startsituatie qua geluidsbelasting voor het alternatief "Kiezen voor Balans" reeds "-" is, hoe kan dan dit alternatief voor geluidsbelasting een hogere score bereiken, zonder aanvullende maatregelen die uitgaan van de huidige overschrijding van de geluidsnormen? Op gelijke wijze geldt dit voor het te laag inschatten van de risico's voor Externe Veiligheid, het vervoer over de weg dicht bij woningen. Ook hier is thans reeds sprake van een te hoog risico.	Het MER richt zich conform de regelgeving op de vergelijking van effecten van alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie, dus meer of minder geluidgehinderden >48dB. Uitwerking vindt vervolgens plaats in het TB. In het TB is rekening gehouden met de reeds aanwezige hoge geluidsbelasting bij de keuze en afweging van maatregelen ter plaatse van dit adres .
A042	Uw ontwerp Inpassingsplan is in strijd met een goede ruimtelijke ordening omdat de financiële en economische uitvoerbaarheid niet zeker zijn, uw ontwerp is in strijd met artikel 3:2, 3:4 en 3:46 Awb want onzorgvuldig voorbereid, zonder een zorgvuldige afweging van belangen en onvoldoende gemotiveerd.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Economische uitvoerbaarheid en procedure

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A044	De economische haalbaarheid en nut en noodzaak moeten onderbouwd worden op basis van actuelere gegevens.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Economische uitvoerbaarheid
A044	Wij bepleiten dat de provincie met betrekking tot de aanleg en bouw van de RijnlandRoute nadrukkelijker haar verantwoordelijkheid neemt in het voorkomen van hinder in de uitvoeringsfase en een meer dwingend-sturende rol jegens de aannemer aanneemt dan zij thans voornemens lijkt te doen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
A044	<p>De provincie moet voorafgaand aan de gunning regelingen treffen over het toezicht op de uitvoering m.b.t.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ het graven van de startschacht en de boring van de tunnel;</li> <li>▪ nu al monitoring van het grondwaterpeil;</li> <li>▪ van aan- en afvoer van materiaal over de Vliet mag zienswijze-indiener geen last hebben;</li> <li>▪ door het slaan van damwanden moet schade worden voorkomen aan woningen a.g.v. de aanleg van de tunnelmond.</li> </ul>	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
A044	Middels een recht van opstal zal ons perceel blijvend worden belast met een zakelijk recht wat van invloed zal zijn op de waarde van de woning. Ook zal de geluidsoverlast en het beperkte uitzicht en dus vermindering van het genot van de vrije omgeving, bijdragen aan een negatieve waardeontwikkeling. Verder ontstaat er in aanloop naar én tijdens de uitvoering van werken een bijzonder onzekere periode waarin wij feitelijk gevangen zitten in onze woning; de woning zal immers de komende jaren onverkoopbaar zijn.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A044	Omdat de aantasting van het woongenot tijdens en na realisatie van het werk onevenredig hoog is, is ons inziens de Provincie gehouden om op eerste verzoek van de belanghebbende, de woning aan te kopen en wel overeenkomstig de methodiek bij onteigening.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A045	Door de aanleg van de RLR komt de A44 ter hoogte van mijn bedrijf op nog geen 100 meter van mijn bedrijf te liggen. Dit leidt tot geluidsoverlast en de daarmee samenhangende verhoogde concentratie fijn stofdeeltjes (luchtvervuiling ) tot een niet aanvaardbaar niveau. Door de aanleg van knooppunt Maaldrift wordt de parallelweg (Rijksstraatweg / Ommedijkseweg ) omgelegd, alsmede het fietspad (de Oude Trambaan). Hierdoor komt deze doorgaande weg op nog geen 50 meter van mijn bedrijf te liggen. Ook zal deze weg door meerdere oorzaken aanzienlijk veel meer verkeer te verwerken krijgen. Dit alles heeft als gevolg een toename van verkeersbewegingen en een schrikbarende toename van geluidshinder en luchtvervuiling.	Uit het geluidonderzoek voor het TB blijkt dat het geluidniveau ter plaatse lager wordt ten opzichte van de reeds geldende geluidsbelasting. Dit komt door de toepassing van geluidreducerend asfalt ten behoeve van gevoelige bestemmingen in de nabijheid. Uit de luchtmissie berekeningen blijkt dat de fijnstofconcentratie de normen niet overschrijden. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid en luchtkwaliteit.
A045	Langs de A44 is een geluidswerende muur ingetekend t.h.v. het bedrijventerrein Maaldrift, ten gunste van één woning met autodemontagebedrijf. Ik ben van mening dat de muur verlengd moet worden in de vorm van een natuurlijke geluidswal met beplanting, zoals ik op bijgevoegde verbeelding heb weergegeven. Grond aankopen hiervoor is niet nodig, de grond is ca. 40 jaar geleden reeds onteigend voor deze doeleinden.	In het TB is op de genoemde locatie geen geluidsscherm gepland. De geluidsbelasting zal bij de genoemde adressen met uitvoering van de RijnlandRoute in de toekomst lager worden dan de reeds geldende geluidsbelasting (huidig GPP). Een extra scherm is hier dan ook niet voorzien.
A045	Indiener stelt voor eerst de geluidswerende maatregelen aan te brengen en aan te leggen alvorens men aan de aanleg en het verleggen van de wegen gaat beginnen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
A046	Ten onrechte heeft het college van GS verzuimd een alternatief voor het burgerinitiatief Churchillavenue (CA) te onderzoeken. Toen het college besloot in plaats van de oorspronkelijke keuze voor de RijnlandRoute voor Zoeken naar Balans (ZnB) een boortunnelvariant te onderzoeken, had het college dit gelijktijdig ook voor het alternatief Churchillavenue (CA) moeten doen. Namelijk een boortunnel volgens dat tracé, zonder aansluitingen op het onderliggende wegennet, in plaats van de tunnelbak met zijn twee lokale aansluitingen volgens het burgerinitiatief.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
A046	Een tweede belangrijke reden om dit ontwerp inpassingsplan als onzorgvuldig af te wijzen zijn de nieuwe verkeersprognoses. Waar het MER en het MKBA gebaseerd zijn op het referentiejaar 2020 is, zonder dat daar een onderbouwing aan ten grondslag ligt, het ontwerp inpassingsplan gebaseerd op prognoses voor het referentiejaar 2030. Deze gegevens wijken aanzienlijk af van die van 2020. Uit die nieuwe gegevens blijkt dat de bereikbaarheid van Leiden (knoop Leiden-west en Europaweg) verslechtert, doordat de verkeersdruk daar door de aanleg van de RLR toeneemt met 8 respectievelijk 36%. Ook zijn die nieuwe prognoses niet gebruikt om de maatschappelijke kosten-baten opnieuw door te rekenen. Ten onrechte.	Gezien de huidige planning van de realisatie van de RLR is het bepalen van de effecten voor 2030 noodzakelijk voor de milieuonderzoeken. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer



Nr	Zienswijze	Beantwoording
A046	Een derde punt is de financiële onderbouwing. Uit het rapport 'Lange Termijn Inzicht Kapitaal- en Beheerlasten' van 14 februari dat GS aan Provinciale Staten stuurden, blijkt dat er na de oplevering van de RLR vanaf 2020 een toenemend tekort (tot jaarlijks ca. 30 min. in 2028) ontstaat in de kapitaaldienst, waarvoor geen dekking is aangegeven. Op langere termijn moeten hier de kosten van groot onderhoud daar dan nog bijgerekend worden. Kortom ook financieel is het plan niet goed onderbouwd en wordt de rekening naar de toekomst geschoven.	In de kostenraming is rekening gehouden met beheer- en onderhoudskosten.
A046	Om bovenstaande redenen adviseer ik u dan ook om dit ontwerp-inpassingsplan in te trekken en de ontwikkeling van het verkeer alsnog gedegen te analyseren, het alternatief van een boortunnel volgens het Churchillaantracé (en spoortracé) te onderzoeken, een nieuwe MKBA op te stellen waarin beide boorvarianten worden vergeleken en de financiële gevolgen van de aanleg met name voor de kapitaaldienst te analyseren.	Het opstellen van een nieuw MKBA is niet aan de orde. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Alternatievenafweging, procedure en economische uitvoerbaarheid
A046	Door aanleg van de RLR wordt het netwerk beduidend juist minder robuust en veilig. Twee nieuwe knooppunten op de A4 en A44 met bijbehorende weefvakken betekenen evenzovele extra gevarenpunten met verhoogde kans op ongelukken en filevorming als gevolg daarvan. Eerder een argument tegen dan voor de RLR. Een geboorde verbinding volgens het Churchillaantracé levert geen nieuwe knooppunten op de A4 en A44 op en zal dus aanzienlijk robuuster en verkeersveiliger zijn. Hetzelfde geldt voor een boorverbinding volgens het spoortracé waar ik in mijn zienswijzebrief van 1 september 2012 voor gepleit heb.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
A047	Een goede verantwoording van de keuze voor de RijnlandRoute ontbreekt tot op heden. De prognoses wat betreft bevolkings- en verkeersontwikkeling voor de RijnlandRoute zijn achterhaald.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Verkeer en alternatievenafweging
A047	Nu de RijnlandRoute ons is opgedrongen is het nog onbegrijpelijker dat in het ontwerp-inpassingsplan de geboorde tunnel niet langs de Stevenshof wordt doorgetrokken tot en met de vaart bij de Stevenshofjesmolen. De tunnelmond is dan verder verwijderd van de bebouwde kom, zodat de overlast voor de bewoners minder zal zijn. Bij een boortunnel langs de gehele Stevenshof kan bovendien het huidige polderwatersysteem ongemoeid gelaten worden. De polder is een belangrijk weidevogelgebied dat in het voorjaar is bevolkt door talrijke Kieviten, grutto's en lepelaars.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A047	Het woongenot van de bewoners in de onmiddellijke nabijheid van de toekomstige weg, met name bij de tunnelmond wordt aangetast. Op deze plek staat ons huis. De nieuwe RijnlandRoute levert lucht- en geluidsoverlast op.	Uit de lucht en geluid onderzoeken blijkt dat de normen uit de wet- en regelgeving niet worden overschreden. De woningen staan op voldoende afstand van het trace en de tunnelmonden.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
		In het PIP is de lengte van de tunnel verder vergroot ten opzichte van het O-PIP waardoor de afstand van de woningen verder vergroot ten opzichte van de situatie in het O-PIP. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Geluid en luchtkwaliteit
A047	De woningen liggen binnen de wijk Stevenshof dicht langs het gekozen tracé, hierdoor wordt de geluidbelasting hoger dan de maximale ontheffingswaarde. Het is waanzin dat er hogere grenswaarden worden aangevraagd.	In de wijk Stevenshof is in het kader van de Wet geluidhinder geen sprake van overschrijding van de maximaal toegestane ontheffingswaarden. In het kader van de Wet milieubeheer (TB) is sprake van een lichte overschrijding op een beperkt aantal adressen. Er worden geen maximale ontheffingswaarden overschreden. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A047	T.a.v. luchtkwaliteit: er treedt een verslechtering op ter plaatse van de aanleg van nieuwe wegen. Er is sprake van een significante toename van onder andere CO2 en fijnstof.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A047	T.a.v. de aantasting van de gebiedskarakteristiek, flora en fauna van de Stevenshofjespolder: de RijnlandRoute zal de redelijk gave Papenwegse polder doorsnijden. Bij de tunnelmond zal een bouwwerk worden geplaatst, waardoor het landschap wordt aangetast.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap
A047	De planologische aanpassing volgend uit het ontwerp-inpassingsplan Zuid-Holland is waardedrukkend op het onroerend goed.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A047	In het ontwerp-inpassingsplan staat dat aan de Europese normen zal worden voldaan, maar deze normen zijn te laag volgens de gezondheidsnormen van de World Health Organisation.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A049	Het herstellen van de verbinding Voorschoterweg deel zuid van de N206 naar een nieuwe aansluiting aan de zuidzijde ontbreekt ten onrechte in het plan. Indien deze aansluiting niet hersteld wordt, leidt dit tot een onacceptabele toename van vrachtverkeer op de Voorschoterweg (het deel langs 't Duyfrak).	Dit valt buiten de scope van het project RijnlandRoute. De provincie is in bestuurlijk overleg met de gemeente Katwijk om hiervoor buiten de kaders van de ruimtelijke procedure een oplossing te vinden.
A049	Alle onderzoeken, berekeningen en ontwerpen moeten gebaseerd zijn op de eindbebouwing van het project Valkenburg, 't Duyfrak en Duinvallei. Dit is nu niet het geval.	In het verkeersmodel NRM-2013 zijn de regionale ontwikkelingen (Valkenburg, Duyfrak en Duinvallei)

Nr	Zienswijze	Beantwoording
		meegenomen voor de prognose 2030
A049	In het achtergronddocument lucht staat vermeld dat het verkeer op aansluitende infrastructuur niet relevant is en daarom niet nader is onderzocht. Indien er is het niet eens met deze stelling en geeft aan dat de aansluitende stedelijke infrastructuur veelal niet vergelijkbaar is met de in het vrije veld liggende provinciale weg. Gesteld wordt dat het achtergronddocument onvolledig is.	In het verkeersmodel is wel gekeken naar de aansluitende infrastructuur. Op basis van deze resultaten is geconstateerd dat er geen substantiele luchtkwaliteitseffecten zijn.
A049	In het rapport zijn geen reistijdfactoren opgenomen voor een traject dat van/naar Katwijk gaat, de oostwest verbinding vanaf Katwijk is ook niet in beeld gebracht. Wel is de verbinding opgenomen vanaf de Katwijkerweg, via het Middenjoght en uiteindelijk via het viaduct Achterweg naar de aansluiting Valkenburg I opgenomen, terwijl het viaduct Achterweg niet is opgenomen in het O-PIP. De toekomstige verkeersstructuur van PLV is echter niet opgenomen. Daarnaast is in het verkeersmodel voor de Voorschoterweg (tussen de Torenvlietslaan en de Rijnvlietslaan) een maximum snelheid van 60 km/uur opgenomen, terwijl hiervoor een besluit is genomen om dit stuk een maximumsnelheid van 50 km/uur te geven. Tevens bestaat het voornemen om er een 30 km/uur regime toe te passen.	In het verkeersmodel is rekening gehouden met de toegestane maximumsnelheid op de betreffende wegen. Voornemens om wegen een andere maximumsnelheid te geven worden niet meegenomen omdat voornemens nog zeer onzeker zijn.
A049	In het onderzoek naar de externe veiligheid is geen rekening gehouden met het verplaatsen van de aansluiting bij de Voorschoterweg. Hierdoor is het vervoer van gevaarlijke stoffen genoodzaakt om vanuit de Voorschoterweg direct langs het woongebied 't Duyfrak te rijden om de N206 te bereiken. Dit verhoogt het risico voor externe veiligheid en dit is onvoldoende verantwoord in het onderzoek.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Externe veiligheid
A049	In het O-PIP wordt de Kooltuinweg genoemd als weg waarvan geen sprake is van reconstructie of overschrijding van de grenswaarde. In het akoestische onderzoek staat dat er op de weg nu geen verkeer is en in 2030 ruim 20.000 motorvoertuigen per etmaal over deze weg rijden. Onduidelijk is over welk wegvak het hier gaat. Indien er wil hierover graag een nadere motivering, in zowel geluid- als verkeerstechnische zin.	Dit geeft een vertekend beeld. Doordat locatie Valkenburg nog niet is ontwikkeld, wordt al het toekomstige verkeer toegerekend aan de Kooltuinweg. In de geluidberekening is het correct verwerkt. In de uiteindelijke situatie wikkelt het verkeer niet af op de Kooltuinweg, maar op de interne ontsluitingsstructuur van locatie Valkenburg.
A049	Het model NRM2013-verrijkt, waarnaar in het akoestisch onderzoek wordt verwezen, heeft niet met de stukken ter inzage gelegen. Hierdoor is het niet mogelijk om de resultaten van het onderzoek te verifiëren.	Dat is in deze fase ook niet gebruikelijk. De informatie is echter wel te vinden op <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a> en is in de volgende fase ook weer op die locatie gepubliceerd.
A049	Bijlage 1 geeft inzicht in de verkeersontwikkelingen op de hoofdwegenstructuur. Wat de effecten zijn van het plan op de aansluitende wegen is niet aangegeven. Voor een goede beoordeling van de	Dat is in deze fase ook niet gebruikelijk. De informatie is echter wel te vinden op <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a> en is in de volgende fase

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	ruimtelijke effecten dient het volledige rapport alsnog aan de plandocumenten te worden toegevoegd.	ook weer op die locatie gepubliceerd.
A049	In het O-PIP is geen koppeling gelegd met de HOV-lijn, de fietssnelweg Katwijk-Leiden, de verlegging/verdieping van de N206 ter hoogte van het project Duinvallei en de aansluiting op de projecten Locatie Valkenburg en 't Duyfrak. Indiener pleit voor het opstellen van één PIP voor de RLR en het tracé van de HOV met aandacht voor de fietssnelweg. Op dit moment zijn er op het beoogde tracé van de HOV bestemmingen gelegd, die de komst van de HOV-lijn onmogelijk maken. Het niet meenemen van deze projecten zorgt ervoor dat niet alle effecten zichtbaar in beeld komen, en is in strijd met het doel van de RLR (het verbeteren van de doorstroming, het vergroten van de verkeersveiligheid, verbeteren van de leefbaarheid en het creëren van een robuust infrastructuurnetwerk wat minder gevoelig is bij calamiteiten).	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Scope
A049	Op de tekeningen in het verkeersrapport is de RLR niet volledig opgenomen. De afbeeldingen zijn afgekapt midden tussen aansluiting Valkenburg I en II, de N441 en ook de aansluitende wegvakken van de provinciale weg zijn niet in beeld gebracht.	De figuren zijn inderdaad te ver afgesneden, dit wordt hersteld in de toelichting bij het PIP.
A049	Het realiseren van geluidschermen van maximaal 4 meter is onacceptabel. Dit leidt tot ernstige aantasting van de gebiedskarakteristiek, leidt tot uitzichtvermindering op de duinen en het voormalige vliegveld. Er moeten meer maatregelen aan de bron worden genomen, om de bouw van de geluidschermen overbodig te maken, zoals een verdiepte aanleg van minimaal 3 meter. Waar ze toch moeten worden gerealiseerd, moeten ze transparant worden uitgevoerd.	De verdiepte ligging is voor het PIP onderdeel van het ontwerp en meegenomen in de geluidberekeningen voor het PIP. De vier meter hoge schermen zijn resultaten van het afwegingskader waarbij naast reductie van geluidhinder ook afweging plaatsvindt van financiële aard. Dit betekent dat er binnen de wet ruimte is om op basis van financiële afwegingen niet alle knelpunten weg te nemen, omdat de extra kosten in relatie tot de te behalen geluidswinst onevenredig hoog zijn. Het is echter niet zo dat er binnen de wet een vrije keuze is om geen of significant lagere schermen aan te leggen, de bescherming van het individu of groepen individuen die te maken hebben met geluidsknelpunten gaat voor op bijvoorbeeld landschappelijke waarden zoals uitzicht. Slechts in uitzonderlijke gevallen waar sprake is van een breed draagvlak is het mogelijk hiervan af te wijken. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A049	In het Masterplan Locatie Valkenburg zijn twee extra overkluizingen opgenomen over de RLR ten behoeve van een fiets- en voetgangersoversteek (ter plaatse van de Broekweg-Oude Broekweg en van de Landgoederenroute). Deze worden door dit plan onmogelijk gemaakt. De overkluizingen zijn essentieel voor een goede ontsluiting van de Locatie Valkenburg en voor de aansluiting op de HOV. Gevraagd wordt om deze overkluizingen op te nemen in het wegontwerp.	In het definitieve PIP zijn langzaam verkeerverbindingen binnen de bestemming Verkeer toegestaan. De bedoelde overkluizingen zijn daarmee planologisch mogelijk, maar zijn niet opgenomen in het wegontwerp.
A049	Het viaduct Valkenburg I kan volgens indiener vervangen worden door een parallelweg aan de Kooltuinweg naar de N441, aansluitend op de nieuw te ontwikkelen ongelijkvloerse kruising. Hiermee wordt tevens voldaan aan het behoud van het uitzicht op de duinen en het voormalige vliegveld.	Het door indiener omschreven alternatief is niet haalbaar en biedt onvoldoende aansluiting op locatie Valkenburg.
A050	De voor de RLR gehanteerde prognoses t.a.v. de (beroeps)bevolking, woningbouw, kantoren, bedrijfsterrains en verkeersontwikkeling zijn achterhaald. De groei is veel kleiner dan voorheen geprognostiseerd. De aanleg van de RLR is dan ook niet nodig, maar heeft wel veel negatieve gevolgen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer
A050	De financiën zijn niet dekkend en nog niet geregeld. Dit is des te schrijnder, omdat het eerst uitvoeren van de zogenaamde 'no regret' maatregelen, die veel minder investering vragen, door de provincie stelselmatig is afgewezen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Economische uitvoerbaarheid en alternatievenafweging
A050	De tunnelmond bij de spoorlijn komt ten zuid-westen van de woning van indiener te liggen. Zuid-west is de meest voorkomende windrichting. Dit betekent een geluidsbelasting tot boven de toegestane waarden.	De woning van indiener staat niet nabij de tunnelmond. Voor de woningen nabij de tunnelmond geldt dat geen overschrijdingen zijn van de normen. In de berekeningen is rekening gehouden met wind. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A050	De tunnelmond bij de spoorlijn komt ten zuid-westen van de woning van indiener te liggen. Zuid-west is de meest voorkomende windrichting. Bij de tunnelmond is een hoge concentratie in de luchtverontreiniging te verwachten, boven de toegestane waarden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A050	De provincie heeft geen aanvullingen op het in 2012 gemaakte MER laten maken, terwijl de RLR intussen tal van aanpassingen heeft ondergaan met belangrijke effecten op de omgeving.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
A050	De provincie blijft op bestuurlijk niveau in gebreke. Het doel van het provinciale bestuursorgaan is om overkoepelend (over de gemeenten heen) te werk te gaan. Voor de regionale verkeersplanning betekent dit dus: een integraal plan maken. Dit is niet gebeurd. Voorbeeld: de reeds tientallen jaren bestaande verkeersproblematiek rond het Lammenschansplein wordt niet opgelost.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Scope

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A050	De waarde van de woning van indiener zal dalen door de komst van de RLR.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A050	De moeizame financiering is door de provincie als argument gebruikt om niet een geheel geboorde tunnel toe te passen. Dit zou te duur zijn. Dit argument is echter totaal ondergraven nu besloten is om het 'Voorschotense deel' (traject tussen Vliet en spoorlijn' wel te ondertunnelen.	De tunnel onder Voorschoten is mede mogelijk doordat de gemeente Voorschoten een extra financiële bijdrage levert. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging.
A050	Een goede verantwoording van de keuze voor de RLR ontbreekt, temeer omdat niet wordt uitgelegd waarom niet volstaan kan worden met een beperkt aantal maatregelen op de bestaande N206-route.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
A051	Door de aanleg van de RLR komt de A44 ter hoogte van mijn bedrijf op nog geen 100 meter van mijn bedrijf te liggen. Dit leidt tot geluidsoverlast en de daarmee samenhangende verhoogde concentratie fijn stofdeeltjes (luchtvervuiling ) tot een niet aanvaardbaar niveau. Door de aanleg van het knooppunt Maaldrift wordt de parallelweg (Rijksstraatweg / Ommedijkseweg ) omgelegd, alsmede het fietspad ( de Oude Trambaan ). Hierdoor komt deze doorgaande weg op nog geen 50 meter van mijn bedrijf te liggen. Ook zal deze weg door meerdere oorzaken aanzienlijk veel meer verkeer te verwerken krijgen. Dit alles heeft als gevolg een toename van verkeersbewegingen en een schrikbarende toename van geluidshinder en luchtvervuiling.	Uit het geluidsonderzoek voor het TB blijkt dat het geluidniveau ter plaatse lager wordt ten opzichte van de reeds geldende geluidsbelasting. Dit komt door de toepassing van geluidreducerend asfalt ten behoeve van gevoelige bestemmingen in de nabijheid. Uit de luchtemissie berekeningen blijkt dat de fijnstofconcentratie de normen niet overschrijden. Overigens wordt een bedrijfsgebouw in de Wet geluidhinder niet aangemerkt als een geluidgevoelig object. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Geluid en luchtkwaliteit.
A051	Langs de A44 is een geluidswerende muur ingetekend t.h.v. bedrijventerrein Maaldrift, ten gunste van één woning met autodemontagebedrijf. Ik ben van mening dat de muur verlengd moet worden in de vorm van een natuurlijke geluidswal met beplanting, zoals ik op bijgevoegde verbeelding heb weergegeven. Grond aankopen hiervoor is niet nodig, de grond is ca. 40 jaar geleden reeds onteigend voor deze doeleinden.	In het TB is op de genoemde locatie geen geluidsscherm gepland. De geluidsbelasting zal bij de genoemde adressen met uitvoering van de RijnlandRoute in de toekomst lager worden dan de reeds geldende geluidsbelasting (huidig GPP). Een extra scherm is hier dan ook niet voorzien.
A051	Indiener stelt voor eerst de geluidswerende maatregelen aan te brengen en aan te leggen alvorens men aan de aanleg en het verleggen van de wegen gaat beginnen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A052	Langs de A44 wordt ter hoogte van het bedrijventerrein Maaldrift een geluidsscherm gerealiseerd. Dit is ten gunste van maar één woning met het bijbehorende autodemontagebedrijf. Daarnaast is daar een strook niet bebouwd vanwege de ligging van twee gasleidingen van de Gasunie en een watertransportleiding van Dunea. Deze bebouwingsvrije strook fungeert als een hoorn die het geluid van de A44 versterkt naar de woning van indiener blaast. Waarom wordt voor deze ene woning wel een geluidsscherm gerealiseerd en voor de woningen aan de Maaldrift 8, 9A en 10 alsmede het kampeerbedrijf, niet? Indiener wil dat het geplande geluidsscherm wordt verlengd en dat er geluidwerende maatregelen worden getroffen in de vorm van een natuurlijk geluidsscherm met beplanting (zoals aangegeven op bijgeleverde tekening). Grond aankopen is niet nodig; de grond is 40 jaar geleden al onteigend voor deze doeleinden.	In het TB is op de genoemde locatie geen geluidsscherm gepland. De geluidsbelasting zal bij de genoemde adressen met uitvoering van de RijnlandRoute in de toekomst lager worden dan de reeds geldende geluidsbelasting (huidig GPP). Een extra scherm is hier dan ook niet voorzien.
A052	Indiener is bang dat tijdens de uitvoering van het plan veel geluidshinder ontstaat en vraagt zich af of haar woning wel bereikbaar blijft. Voorgesteld wordt om eerst de geluidwerende voorzieningen aan te leggen, voordat de aanleg en de verbreding van de wegen gaat beginnen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
A052	De A44 zal ter hoogte van de woning van indiener verdubbeld worden, nl. 8 rijstroken, t.b.v. de aanleg van de in- en uitvoegstroken voor het knooppunt Maaldrift. De geluidsbelasting zal hiermee fors toenemen.	De geluidsbelasting zal met uitvoering van de RijnlandRoute in de toekomst lager worden dan de reeds geldende geluidsbelasting (huidig GPP)
A052	De A44 zal ter hoogte van de woning van indiener verdubbeld worden, nl. 8 rijstroken, t.b.v. de aanleg van de in- en uitvoegstroken voor het knooppunt Maaldrift. De uitstoot van fijnstof zal hiermee fors toenemen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A052	Indiener ontvangt graag de reactie op haar zienswijze als een aan haar persoonlijk gericht schrijven en niet in de vorm van een Nota van Antwoord.	De provincie heeft met de bewoners van deze woningen contact opgenomen om de situatie ter plekke te bespreken.
A052	Het doorstromen van het verkeer wordt nu belemmerd door de verkeerslichten op het Rozenplein in Wassenaar waar de A44 overgaat in de N44. De files die hierdoor ontstaan, zullen niet opgelost worden door de aanleg van de RLR.	Het aantal auto's ter hoogte van het Rozenplein zal afnemen, omdat verkeer in de richting van Den Haag gebruik zal maken van de RijnlandRoute.
A052	Door de aanleg van het knooppunt Maaldrift en de daarmee samenhangende verbreding van de A44 moet de parallelweg (Rijksstraatweg/Ommedijkseweg) omgelegd worden, alsmede het fietspad (Oude Trambaan). Hierdoor zal deze doorgaande weg (Rijksstraatweg/Ommedijkseweg) aanzienlijk meer verkeer te verwerken krijgen, doordat de parallelweg aan de zuidzijde van de A44 gestremd zal worden voor doorgaand verkeer. Het verkeer van Wassenaar naar Leiden en vice versa zal nu alleen	Uit de resultaten van de verkeersberekeningen blijkt dat de verwachting van indiener niet klopt. De resultaten zijn tevens input voor geluid en lucht. De resultaten van die onderzoeken laten ter plaatse geen overschrijdingen zien.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	de mogelijkheid hebben om via de Rijksstraatweg/Ommedijkseweg te rijden om hun doel te bereiken. Daarnaast zal de Maaldrift hierdoor vaker gebruikt worden als sluiproute, met als gevolg een toename van de geluidsbelasting en fijnstof.	
A053	Hierbij wil ik aangeven dat ik tegen de geplande RLR ben die door mijn land is gepland. Ik realiseer me dat het onomkeerbaar is. Inmiddels heeft er een gesprek plaatsgevonden met de grondverwerwers van de provincie. Ik hoop dat mijn wensen in vervulling gaan m.b.t de compensatie van mijn land.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A055	Indiener is eigenaar van een molenstomp met omliggende grond in de Oostvlietpolder. Het O-PIP gaat op deze locatie uit van het verbreden van de bestaande watergang (smal ondiep slootje) tot een 7,5 meter brede, diepe watergang dwars door het terrein van de molen. Hiermee gaat een groot deel van de tuin verloren en wordt de tuin volledig in tweeën gedeeld, waardoor er een brug nodig zal zijn om de twee delen van de tuin te verbinden. Indiener vindt dit niet gewenst en biedt een alternatief aan, waarvoor ook het Hoogheemraadschap de voorkeur heeft. Door het alternatief wordt het perceel niet in tweeën gedeeld, hoeft er geen brug te worden gerealiseerd, kan de vrijkomende grond voor het graven van de sloot gebruikt worden voor de ophoging van het terrein rond de molen, en tevens loopt de watergang nog maar deels over het terrein van de molen. Hierdoor gaat er minder tuin verloren. Onteigening is dan niet meer nodig.	De beoogde inpassing van de genoemde watergang is aangepast en als zodanig overgenomen in de verbeelding. Zie daarvoor ook het landschapsplan.
A056	Indieners zijn bezorgd over de stabiliteit van hun gebouwen bij de aanleg van de tunnel.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Bodemkwaliteit en stabiliteit
A056	Voor zienswijzeindieners is onduidelijk wat qua bouwen en aanleggen nog wel mag boven de tunnel.	In het PIP zijn de (on)mogelijkheden boven en direct naast het tunneltracé nader geconcretiseerd.
A056	Aangezien we zelf niet over voldoende kennis beschikken aangaande deze materie, zullen we genoodzaakt zijn om extern advies (o.a. technisch en juridisch) in te winnen. Wij vragen de Provincie via dit schrijven dan ook om een toezegging dat alle kosten die wij moeten maken voor de adviezen aangaande de aanleg van de tunnel voor rekening van de Provincie komen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A056	Daar er betreffende het gebied nabij mijn bedrijfslocatie een zeer summier ontwerp inpassingsplan ter inzage ligt, waardoor er vele onzekerheden voor mijn bedrijf ontstaan, maak ik bij deze bezwaar tegen dit plan. Voor details verwijs ik naar de eerder door de Gemeente Katwijk kenbaar gemaakte bezwaren, waarbij ik mij geheel of gedeeltelijk aansluit.	Dit wordt kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze van de gemeente Katwijk.



Nr	Zienswijze	Beantwoording
A057	Wij verwachten de uitrit op de Torenvlietslaan te behouden en gebruiken deze zienswijze om u daarop te attenderen.	In het PIP worden twee varianten planologisch mogelijk gemaakt. Eén variant direct vanaf de Torenvlietlaan en één variant via de Voorschoterweg. Deze laatste (worst case) is ook milieukundig doorgerekend. Aan de hand van een wijzigingsbevoegdheid kan het college van Katwijk één van de varianten procedureel doorvoeren.
A058	Valkenburg I is niet persé noodzakelijk. Verkeer van het eventueel te bouwen "Nieuw Valkenburg" heeft al een andere aansluiting, te weten Valkenburg II, een extra aansluiting op een paar honderd meter afstand lijkt ons niet zinvol. De geplande aansluiting Valkenburg I geeft voor de bewoners van het Duinzicht onacceptabele visuele hinder door een zeer hoog viaduct met taluds voor de op- en afritten die ver uitstrekken voor de woningen op het Duinzicht.	In de Nota voorkeursalternatief is het alternatief " Zoeken naar Balans" gekozen met daarin twee aansluitingen voor de nieuwbouwlocatie Valkenburg. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Scope, geluid en landschap
A058	Een alternatief kan zijn (als er echt een tweede ontsluiting van "Nieuw Valkenburg" nodig mocht zijn: 1) gebruik maken van de Kooltuinweg als ontsluiting 2) gebruik maken van de Mientlaan als ontsluiting 3) een ontsluiting creëren aan de kant van Wassenaar.	In de Nota voorkeursalternatief is het alternatief " Zoeken naar Balans" gekozen met daarin twee aansluitingen voor de nieuwbouw locatie Valkenburg. De twee aansluitingen zijn onderdeel van de scope RijnlandRoute.
A058	Zoals de weg nu gepland is, 2 meter onder het maaiveld niveau, is er nog steeds een geluidsscherm nodig om te voldoen aan de geluidsnormen. Wij zouden het zeer prettig vinden als de nieuwe weg nog een meter lager zou komen te liggen, 3 meter onder maaiveld niveau, waarbij de wanden van de verdieping het geluid kunnen afschermen en er geen visuele geluidsschermen boven de weg nodig zijn en boven de weg uit hoeven te komen. Hierbij blijft het landelijke karakter en het weidse zicht vanaf "Oud Valkenburg" behouden.	Uit het akoestisch onderzoek van het PIP blijken geen schermen meer nodig vanwege de verdiepte aanleg ter plaatse van Valkenburg I.
A058	Om schade dit keer te voorkomen is het wenselijk, en waarschijnlijk ook verstandig, om het werkgebied, tijdens de werkzaamheden waarbij het grondwaterniveau verlaagd wordt, fysiek af te sluiten van het grondwaterniveau in de omgeving. Dit zou mogelijk kunnen zijn door het plaatsen van tijdelijke damwanden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A059	Indiener's woning aan de Voorschoterweg is in één klap bijna al zijn waarde kwijt. Cliënt kan pas achteraf gecompenseerd worden, tot die tijd staat hij machteloos. Er is geen zekerheid dat het inpassingsplan onherroepelijk wordt vastgesteld, dat risico wordt nu bij cliënt neergelegd in de vorm van een aantasting van zijn privaatrechtelijke positie als huiseigenaar.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A059	Dit is onredelijk, omdat de wijze van aansluiting op de A44 in de huidige door u voorgestane wijze tot deze keuze nooit in beeld is geweest en omdat u bij uw keuze u niet gebaseerd heeft op voldoende onderzoek en de juiste gegevens.	De provincie deelt de mening van indiener niet. Op basis van voldoende onderzoek en correcte gegevens is de tracékeuze tot stand gekomen.
A059	Er bestaat volstrekt geen zekerheid over de financiële en economische uitvoerbaarheid van de plannen. Dit is in strijd met een goede belangenafweging, een zorgvuldige voorbereiding en motivering en dus in strijd met artikelen 3:2, 3:4 en 3:46 Awb.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Economische uitvoerbaarheid en procedure
A059	De aanleg van de weg behelst in een ontwerp inpassingsplan een tracé, waarover nog een tracébesluit voor noodzakelijk is over de aansluitingen op de A44 en de A4 en de N44. De samenhang met deze besluiten vergt een gecoördineerde besluitvorming, zeker omdat de financiële en economische haalbaarheid mede gebaseerd zou moeten zijn op een goede inschatting van de planschaderisico's, die niet alleen voor de RijnlandRoute gelden, maar ook voor en in samenhang met de daarmee gepaard gaande aanpassingen op de overige snelwegen en provinciale wegen.	Voor de beantwoording van de zienswijzen wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Procedure en economische uitvoerbaarheid
A059	Indiener is onzeker over de mogelijke vergoeding van de schade van cliënt (bij wie moet hij terecht: Bij de rijksoverheid als gevolg van de aanpassing van de A44 of bij de provincie) als gevolg van de aanleg van de RijnlandRoute, en voor welke gedeeltes bij wie?	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A059	Er wordt uitgegaan van een bevolkingsgroei door uitbreiding van de gemeente Valkenburg. De woningbouw zal echter nooit meer het niveau halen van voor 2009. Dit gegeven wordt niet meegenomen in de berekeningen, terwijl de bevolkingsgroei in de gemeente Katwijk wel mede ten grondslag ligt aan de uitgangspunten en prognoses aan de groei van het autoverkeer, en dus de noodzaak van de RijnlandRoute.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer
A059	De geluidsniveaus overschrijden de 70 dB(A) nu al op de Voorschoterweg te Valkenburg. Door deze risico's niet te benoemen, worden ook toekomstige risico's onjuist voorgesteld en wordt er geen recht gedaan aan de belangen van cliënt.	In de situatie na realisatie van de RijnlandRoute neemt de geluidsbelasting bij genoemd adres vanwege doelmatige maatregelen (geluidscherm en tweelaags ZOAB) fors af ten opzichte van de huidige situatie.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A059	In paragraaf 5.4 wordt bij de vergelijking van milieueffecten geen uitgangssituatie gehanteerd die voldoende uitgaat van de huidige reeds aanwezige overschrijdingen van de normen voor fijnstof en voor geluid, bij de aansluiting op het viaduct in de A44 bij de woning van cliënt. Indien de startsituatie qua geluidsbelasting voor het alternatief "Kiezen voor Balans" reeds -" is, hoe kan dan dit alternatief voor geluidsbelasting een hogere score bereiken, zonder aanvullende maatregelen die uitgaan van de huidige overschrijding van de geluidsnormen? Op gelijke wijze geldt dit voor het te laag inschatten van de risico's voor Externe Veiligheid, het vervoer over de weg dicht bij woningen. Ook hier is thans reeds sprake van een te hoog risico.	Het MER richt zich conform de regelgeving op de vergelijking van effecten van alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie, dus meer of minder geluidgehinderden >48dB. Uitwerking vindt vervolgens plaats in het TB. In het TB is rekening gehouden met de reeds aanwezige hoge geluidsbelasting bij de keuze en afweging van maatregelen ter plaatse van dit adres. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Externe veiligheid
A059	Uw ontwerp Inpassingsplan is in strijd met een goede ruimtelijke ordening, omdat de financiële en economische uitvoerbaarheid niet zeker zijn, uw ontwerp is in strijd met artikel 3:2, 3:4 en 3:46 Awb want onzorgvuldig voorbereid, zonder een zorgvuldige afweging van belangen en onvoldoende gemotiveerd.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Economische uitvoerbaarheid en procedure
A060	Het beoogde fietspad langs het dienstgebouw is vanwege de ernstige aantasting van privacy en veiligheid steeds afgewezen. Ieder nieuw aan te leggen fietspad is overbodig en nodeloos kosten verhogend, omdat er voor het fietsverkeer van en naar Zoeterwoude (en het Groene Hart) een fraai en gezonder alternatief is aangelegd door het Vogelhof. Betrokken fietsverkeer gaat dan niet langer langs de A4 waar het milieu aanmerkelijk slechter is.	In het huidige ontwerp is geen fietsverbinding meer opgenomen ter hoogte van de tunnelmond richting de Vlietweg
A060	Waar aan de noordzijde van de RijnlandRoute verschillende kunstwerken als aquaducten kunnen worden aangelegd, moet voor de Hofvlietweg gekozen worden voor het huidige tracé in een tunnel onder de aan te leggen wegen uit en naar de tunnel wordt doorgeleid.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A060	Sinds het tracé van de RijnlandRoute ongeveer 200 m in de richting van Vlietland is verschoven, ligt mijn woning zeer dichtbij het PIP gebied. Ik verzoek u dringend het tracé weer naar de eerder voorgestelde locatie te verplaatsen waar veel meer werkruimte voor de aanleg aanwezig is.	In de Nota voorkeursalternatief is het alternatief " Zoeken naar Balans" gekozen in combinatie met de zuidelijke ligging in de Oostvlietpolder. De noordelijke ligging van het tracé is niet meer aan de orde.
A060	Door de verplaatsing van de tunnelmond 80 m in de richting van de A4 is de boordiepte bij de passage van de Vliet iets groter. Nadrukkelijk geef ik u in overweging de tunnelmond met betrekking tot geluid en milieuoverlast nog tenminste 100 m in de richting van de A4 te verplaatsen, waardoor de boordiepte ter plaatse nog groter zal zijn.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp. Een verdere verlenging van de tunnel in de Oostvlietpolder is niet mogelijk.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A060	Het gebied tussen de Vlietweg en de nieuw aan te leggen sloot rond het Dienstgebouw heeft de bestemming wonen gekregen. Niet is aangegeven waarom deze keuze is gemaakt. De bestemming was, op een beperkt perceel met een woonbestemming direct aan de Vlietweg na, agrarisch en deze bestemming moet worden gehandhaafd. Juist deze bestemming zal bijdragen aan de beleving van het poldergevoel voor passanten op de Vlietweg.	Dit betreft een ommissie en is in het definitieve PIP gecorrigeerd c.q. in overeenstemming gebracht met het geldende planologische regime.
A060	Bij het graven van de startschacht en wellicht ook nog bij het begin van het boren zal bronbemaling nodig zijn. Op geen enkele wijze wordt er aandacht gegeven aan de effecten hiervan voor met name de aan de Vlietweg gelegen woningen, die veelal op staal of houten palen zijn gebouwd. Nu moet al worden begonnen met monitoring van het grondwaterpeil tot zeker twee jaar na de start van de bemaling.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
A060	Indien de tunnelmond op de huidige maar afgewezen locatie blijft, zal er door het slaan van damwanden voorkomen moeten worden dat het ophogen boven de eerste meters van het boren zodanige groundbewegingen plaatsvinden dat de huizen aan de Vlietweg daar schade van ondervinden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
A060	Indiener wenst duidelijkheid over nadeelcompensatie.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A060	De locatie van het werk/bouwterrein moet zover mogelijk van de woningen worden gesitueerd. De omvang hiervan moet zo beperkt mogelijk zijn.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
A060	Voorafgaand aan het begin van de werkzaamheden zal een plan voorgelegd moeten worden voor beperking van de overlast door licht, geluid en trillingen tijdens de bouw en verkeerslawaaï na de bouw. Dit laatste zonder de aanleg van hoge geluidswallen, die het vlakke polderlandschap alleen maar verder zullen ontsieren. De aanvoer van bouwmaterialen en de afvoer van de uitgeboorde grond moet uitsluitend plaatsvinden langs of over de A4 en onder geen voorwaarde over de Vlietweg of over de Vliet.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
A060	De ontsluiting van het Dienstgebouw dient alleen over de Hofvlietweg te gaan en niet over de Vlietweg.	Het ontwerp is aangepast en gaat uit van een ontsluiting via de Hofvlietweg.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A062	Grutto's en lepelaars. Deze twee laatste vogelsoorten staan op de rode lijst van beschermde vogelsoorten. Om die reden zijn wij er ook geen voorstander van dat er een fietspad wordt aangelegd door dit kwetsbare gebied.	Het effect van recreatief fietsverkeer op de genoemde soorten is gering. De instandhouding van de soorten is niet in het geding.
A062	Het plangebied vanaf de spoorverbinding tot de A44, evenwijdig aan de Stevenshof heeft een agrarisch karakter. Wij vinden dat dit behouden moet blijven.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap
A062	De prognoses voor wat betreft de bevolkings- en verkeersontwikkeling voor de RijnlandRoute zijn achterhaald.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer
A062	T.a.v. geluidsoverlast: de woningen liggen binnen de wijk Stevenshof dicht langs het gekozen tracé, hierdoor wordt de geluidbelasting hoger dan de maximale ontheffingswaarde. Het is waanzin dat er hogere grenswaarden worden aangevraagd	In de wijk Stevenshof is in het kader van de Wet geluidhinder geen sprake van overschrijding van de maximaal toegestane ontheffingswaarden. In het kader van de Wet milieubeheer (TB) is sprake van een lichte overschrijding op een beperkt aantal adressen. Er worden geen maximale ontheffingswaarden overschreden. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A062	T.a.v. luchtkwaliteit: er treedt een verslechtering op ter plaatse van de aanleg van nieuwe wegen; er is sprake van een significante toename van onder andere CO2 en fijnstof.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A062	De RijnlandRoute zal de redelijk gave Papenwegse polder doorsnijden. Bij de tunnelmond zal een bouwwerk worden geplaatst, waardoor het landschap wordt aangetast.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap
A062	In het ontwerp-inpassingsplan staat dat aan de Europese normen zal worden voldaan, maar deze normen zijn te laag volgens de gezondheidsnormen van de World Health Organisation.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A062	De RijnlandRoute werkt waardeverminderend op het onroerend goed.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A062	Het is onbegrijpelijk dat in het ontwerp-inpassingsplan de geboorde tunnel niet langs de Stevenshof wordt doorgetrokken tot en met de vaart bij de Stevenshofjesmolen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A063	Indiener is van mening dat delen van de RLR en A44 in het O-PIP i.p.v. OTB A44 (en vice versa) geregeld zouden moeten worden.	De door indiener aangehaalde redenering is niet correct. De reden van het gebruik van het instrument tracébesluit ter plaatse van de A44 (incl. aansluitingen) vloeit voort uit de Tracéwet en niet uit de Nota Mobiliteit.
A063	Het woonhuis van cliënten is 100 jaar oud en gebouwd 'op staal'. Bouwwerkzaamheden in de nabije omgeving zullen mogelijk tot verzakking of scheurvorming leiden. Cliënten wensen vooraf duidelijkheid te krijgen over de wijze waarop het BG hiermee om zal gaan. Is in een nulmeting en een nadeelcompensatieregeling voorzien?	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A063	Cliënten zijn van mening dat u, in uw afwegingen over het O-PIP, niet kunt stellen dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening, door de A44, waaronder de brug, te willen verbreden, zonder duidelijk te maken wat er met de overlast van bijvoorbeeld cliënten gebeurt en deze tegelijkertijd aan te pakken en dit zowel feitelijk als planologisch te regelen en verankeren.	In het kader van de ruimtelijke procedure (in dit geval het tracébesluit) is de situatie ter plaatse onderzocht op aspecten als geluid en luchtkwaliteit. Voor de verdere beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Procedure, geluid en lucht
A063	Nog steeds is niet geborgd dat de bestaande brug over de A44 wordt vervangen. De brug is in zéér slechte staat en word inmiddels gestut. Cliënten zijn van mening, dat hierover duidelijkheid moet worden gegeven.	De bestaande brug blijft gehandhaafd. Vanwege de staat van onderhoud zal Rijkswaterstaat in 2015 onderhoud gaan plegen aan de bestaande brug.
A063	Cliënten worden al jaren onevenredig geluidsbelast, en door dit besluit verergert de belasting. U dient na te gaan of dit wel aanvaardbaar is, omdat nu reeds extreme gevolgen optreden van de geluidsoverlast binnen en buiten (onder andere ernstige slaap- en concentratieproblemen).	In de situatie na realisatie van de RijnlandRoute neemt de geluidsbelasting bij genoemd adres vanwege doelmatige maatregelen (geluidscherm en tweelaags ZOAB) fors af ten opzichte van de huidige situatie.
A063	Ook worden cliënten door de directe nabijheid van de A44 al onevenredig bloot gesteld aan fijnstof. Het is volstrekt onaanvaardbaar hier nog verdere hinder aan toe te voegen. Hierover ontbreekt iedere afweging van uw zijde.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A063	De te verbreden brug komt haast óver het perceel van cliënten, waardoor nu al sprake is van een ernstige financiële situatie in verband met de aanwezige (opeet) hypotheek. Cliënten zijn bijna 80 jaar oud en hebben eenvoudigweg niet de tijd om alle procedures af te wachten. Zij hebben op korte termijn behoefte aan (een voorschot op) financiële compensatie. Graag vernemen cliënten of hieraan tegemoet kan worden gekomen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie. Overigens raakt de RijnlandRoute het perceel van indiener niet.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A063	Cliënten hebben reeds ernstige schade, omdat een koper heeft afgezegd. Daarvan is een schriftelijk dossier. Cliënten houden u aansprakelijk voor deze schade, die zich reeds heeft gematerialiseerd	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A063	Indiener noemt in de punten 17 t/m 20 van de zienswijze dat de kosten baten berekening en de financiële onderbouwing ZNB niet voldoende berekend zijn. Het bevat nog vele onzekerheden en posten die niet zijn opgenomen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Economische uitvoerbaarheid, alternatievenafweging en verkeer
A063	De MKBA is onvoldoende: de geplande woningbouw zal door vergrijzing en de aanhoudende crisis niet meer plaats gaan vinden. De verkeersprognoses zijn echter wel samengesteld op basis van doorgaande bevolkingsgroei en woningbouw.	In 2012 is een MKBA opgesteld waarin de alternatieven Zoeken naar Balans en Churchill Avenue zijn vergeleken. In zowel het hoge GE-scenario als het lage RC-scenario scoort het alternatief Zoeken naar Balans gunstiger dan het alternatief Churchill Avenue. Het MKBA heeft samen met o.a het MER een rol gespeeld in de keuze voor het voorkeursalternatief. Zie hiervoor ook de Nota Voorkeursalternatief RijnlandRoute. Een heroverweging is niet aan de orde, ook de verkeersintensiteiten geven hiertoe geen aanleiding. Het resultaat van de huidige verkeersberekeningen (NRM) levert voor de nieuwe verbinding A4-A44 vergelijkbare intensiteiten op. Dit betekent dat er ongeveer een gelijk aantal toekomstige gebruikers wordt voorspeld voor de toekomstige nieuwe verbinding. De verkeerskundige baat (reistijdwinst en betrouwbaarheid) zal derhalve ook een zelfde orde grote bedragen als in de oorspronkelijke MKBA. De gehanteerde groeiscenario's zijn nog steeds valide en de omvang van het verkeer zal in 2030 zeker binnen de bandbreedte van de beide WLO – scenario's GE en RC vallen. Binnen de MKBA is ook een scenario met lagere groei (gelijkvormig aan een RC-scenario) doorgerekend.
A063	Nu de kosten-baten van alternatief Churchill Avenue niet volledig in beeld zijn gebracht (zie paragraaf 5.1.1. Nota voorkeursalternatief pagina 13) en ook de kosten-baten van het alternatief Zoeken Naar Balans niet volledig in beeld zijn gebracht (zie de punten 16 t/m 21 in de zienswijze) hebt u in redelijkheid geen beslissing kunnen nemen voor het éne of het andere alternatief. Er is niet voldoende	Voor de keuze van het voorkeursalternatief was sprake van meer dan voldoende onderscheidende (beslis)informatie. Dat er volgens reclamant sprake is van niet volledig onderzoek doet hier geen afbreuk aan en is ook niet van invloed op de keuze

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	onderzoek naar de feiten door u verricht.	van het voorkeursalternatief. In aansluiting hierop wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
A063	In aanvulling daarop merken cliënten op, dat de gekozen variant Zoeken naar Balans Optimaal, niet is onderzocht in het MER. Dit had volgens cliënten wél moeten gebeuren om een goede afweging te kunnen maken. Dat ZnB-Optimaal niet is onderzocht klemt voor cliënten, omdat daardoor onduidelijk is of de geluidsbelasting van de A44 anders (nog erger?) is bij Balans Optimaal dan bij andere, wel onderzochte, Balans-varianten.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
A063	Geheel onduidelijk is, waarom de verbreding van de A44 en de brug over Oude Rijn per sé aan de westkant plaats moet vinden. Dit kan toch ook aan de oostkant? Het bevreemdt cliënten, dat dit niet is onderzocht, terwijl zij al decennia onevenredig zwaar worden belast (méér dan 70 dB).	Een verbreding van de A44 richting oostzijde heeft een grotere impact op de omgeving, zoals een toename van de geluidsbelasting op de wijk Stevenshof, doorsnijding van een monumentale boerderij en doorsnijding van begraafplaats Rhijnhof. Op basis van een integrale afweging is daarom gekozen om de uitbreiding aan de westzijde plaats te laten vinden.
A064	Indiener is van mening dat delen van de RLR en A44 in het O-PIP i.p.v. OTB A44 (en vice versa) geregeld zouden moeten worden.	De door indiener aangehaalde redentatie is niet correct. De reden van het gebruik van het instrument tracébesluit ter plaatse van de A44 (incl. aansluitingen) vloeit voort uit de Tracéwet en niet uit de Nota Mobiliteit.
A064	Het woonhuis van cliënten is 100 jaar oud en gebouwd 'op staal'. Bouwwerkzaamheden in de nabije omgeving zullen mogelijk tot verzakking of scheurvorming leiden. Cliënten wensen vooraf duidelijkheid te krijgen over de wijze waarop het BG hiermee om zal gaan. Is in een nulmeting en een nadeelcompensatieregeling voorzien?	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Aanbestedings- en uitvoeringsfase en grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie
A064	Cliënten zijn van mening dat u, in uw afwegingen over het O-PIP, niet kunt stellen dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening, door de A44, waaronder de brug, te willen verbreden, zonder duidelijk te maken wat er met de overlast van bijvoorbeeld cliënten gebeurt en deze tegelijkertijd aan te pakken en dit zowel feitelijk als planologisch te regelen en verankeren.	In het kader van de ruimtelijke procedure (in dit geval het tracébesluit) is de situatie ter plaatse onderzocht op aspecten als geluid en luchtkwaliteit. Voor de verdere beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Procedure, geluid en lucht



Nr	Zienswijze	Beantwoording
A064	Nog steeds is niet geborgd dat de bestaande brug over de Oude Rijn wordt vervangen. De brug is in zéér slechte staat en word inmiddels gestut. Cliënten zijn van mening, dat hierover duidelijkheid moet worden gegeven.	De bestaande brug blijft gehandhaafd. Vanwege de staat van onderhoud zal Rijkswaterstaat in 2015 onderhoud gaan plegen aan de bestaande brug.
A064	Cliënten worden al jaren onevenredig geluidsbelast, en door dit besluit verergert de belasting. U dient na te gaan of dit wel aanvaardbaar is, omdat nu reeds extreme gevolgen optreden van de geluidsoverlast binnen en buiten (onder andere ernstige slaap- en concentratieproblemen).	Door het treffen van maatregelen langs de A44 neemt de geluidbelasting in de plansituatie ter plaatse af ten opzichte van de geldende situatie. Hierdoor neemt de geluidhinder af.
A064	Ook worden cliënten door de directe nabijheid van de A44 al onevenredig bloot gesteld aan fijnstof. Het is volstrekt onaanvaardbaar hier nog verdere hinder aan toe te voegen. Hierover ontbreekt iedere afweging van uw zijde.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A064	Overigens is ook sprake van waardedaling van de woning door het plan de brug te verbreden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A064	Cliënten zullen aanspraak maken op planschade c.q. nadeelcompensatie.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A064	Indiener noemt een aantal punten, te weten 17 t/m 20: de kosten baten berekening en financiële onderbouwing van ZNB is niet voldoende berekend. Het bevat nog vele onzekerheden en posten die niet zijn opgenomen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Economische uitvoerbaarheid, alternatievenafweging en verkeer
A064	De MKBA is onvoldoende: de geplande woningbouw zal door vergrijzing en de aanhoudende crisis niet meer plaats gaan vinden. De verkeersprognoses zijn echter wel samengesteld op basis van doorgaande bevolkingsgroei en woningbouw.	In 2012 is een MKBA opgesteld waarin de alternatieven Zoeken naar Balans en Churchill Avenue zijn vergeleken. In zowel het hoge GE-scenario als het lage RC-scenario scoort het alternatief Zoeken naar Balans gunstiger dan het alternatief Churchill Avenue. Het MKBA heeft samen met o.a het MER een rol gespeeld in de keuze voor het voorkeursalternatief. Zie hiervoor ook de Nota Voorkeursalternatief RijnlandRoute. Een heroverweging is niet aan de orde, ook de verkeersintensiteiten geven hiertoe geen aanleiding. Het resultaat van de huidige verkeersberekeningen (NRM) levert voor de nieuwe verbinding A4-A44 vergelijkbare intensiteiten op. Dit betekent dat er

Nr	Zienswijze	Beantwoording
		<p>ongeveer een gelijk aantal toekomstige gebruikers wordt voorspeld voor de toekomstige nieuwe verbinding. De verkeerskundige baat (reistijdwinst en betrouwbaarheid) zal derhalve ook een zelfde orde grote bedragen als in de oorspronkelijke MKBA. De gehanteerde groeiscenario's zijn nog steeds valide en de omvang van het verkeer zal in 2030 zeker binnen de bandbreedte van de beide WLO – scenario's GE en RC vallen. Binnen de MKBA is ook een scenario met lagere groei (gelijkvormig aan een RC-scenario) doorgerekend.</p>
A064	<p>Nu de kosten-baten van alternatief Churchill Avenue niet volledig in beeld zijn gebracht (zie paragraaf 5.1.1. Nota voorkeursalternatief pagina 13) en ook de kosten-baten van het alternatief Zoeken Naar Balans niet volledig in beeld zijn gebracht (zie de punten 16 t/m 21 hierboven) hebt u in redelijkheid geen beslissing kunnen nemen voor het éne of het andere alternatief. Er is niet voldoende onderzoek naar de feiten door u verricht.</p>	<p>Voor de keuze van het voorkeursalternatief was sprake van meer dan voldoende onderscheidende (beslis)informatie. Dat er volgens reclamant sprake is van niet volledig onderzoek doet hier geen afbreuk aan en is ook niet van invloed op de keuze van het voorkeursalternatief. In aansluiting hierop wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging</p>
A064	<p>In aanvulling daarop merken cliënten op, dat de gekozen variant. Zoeken naar Balans Optimaal, niet is onderzocht in het MER. Dit had volgens cliënten wél moeten gebeuren om een goede afweging te kunnen maken. Dat ZnB-Optimaal niet is onderzocht klemt voor cliënten, omdat daardoor onduidelijk is, of de geluidsbelasting van de A44 anders (nog erger?) is bij Balans Optimaal dan bij andere, wel onderzochte, Balans-varianten.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER</p>
A064	<p>Geheel onduidelijk is, waarom de verbreding van de A44 en de brug over de Oude Rijn per sé aan de westkant plaats moet vinden. Dit kan toch ook aan de oostkant? Het bevreemdt cliënten, dat dit niet is onderzocht, terwijl zij al decennia onevenredig zwaar worden belast (méér dan 70 dB).</p>	<p>Een verbreding van de A44 richting oostzijde heeft een grotere impact op de omgeving, zoals een toename van de geluidsbelasting op de wijk Stevenshof, doorsnijding van een monumentale boerderij en doorsnijding van begraafplaats Rhijnhof. Op basis van een integrale afweging is daarom gekozen om de uitbreiding aan de westzijde plaats te laten vinden.</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A065	Cliënt wenst duidelijkheid over maatregelen tegen geluid en fijnstof, gelet op de korte afstand van de weg tot zijn woning in de nieuwe situatie. Cliënt heeft sterke twijfels of zijn woning wel leefbaar blijft en de (wettelijk)e normen qua geluid en fijnstof niet worden overschreden.	Op de Ir. G. Tjalmaweg incl. Torenvlietbrug komt geluidarmasfalt. Hierdoor wordt de toekomstige geluidbelasting lager dan de huidige situatie. Uit de berekeningen van luchtemmissie blijkt dat wordt voldaan aan de normen. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Geluid en luchtkwaliteit.
A065	Uitgaande van het besluit hogere waarden krijgen cliënten te maken met een cumulatieve geluidbelasting van 66 dB. Dit is wat cliënten betreft niet leefbaar en ook onnodig indien het bevoegd gezag maatregelen zou nemen. Cliënten hebben begrepen dat er op de brug geen geluidscherm zal komen. Het belang van de zichtbaarheid van bedrijven zou zwaarder worden gewogen dan het belang van hun leefmilieu. Dat is voor cliënten onbegrijpelijk.	Op de Ir. G. Tjalmaweg incl. Torenvlietbrug komt geluidarmasfalt. Hierdoor wordt de toekomstige geluidbelasting lager dan de huidige situatie. Uit de geluidberekeningen volgt verder dat aanvullend aan de noordoostzijde van de brug schermen noodzakelijk zijn. Verdere maatregelen blijken niet doelmatig vanuit de geldende wet- en regelgeving. Bij het bepalen van maatregelen wordt alleen gekeken naar de geluidsgevoelige bestemmingen, bedrijven behoren niet tot deze categorie. Bij het bepalen van de maatregelen speelt de zichtbaarheid van het bedrijf ook geen rol, wel of er sprake is van de aanwezigheid van woningen. Zie verder thematische beantwoording: Geluid
A065	Cliënten zijn ook niet benaderd om te spreken over een alternatieve locatie voor de woonark. Dit had wel in de rede gelegen en ook daarom menen cliënten dat de besluiten een zorgvuldige voorbereiding en evenwichtige belangenafweging ontberen. Tenslotte is wat cliënten betreft ook een optie dat zij worden uitgekocht. Uit niets blijkt dat deze optie is onderzocht.	Bewoners zijn inmiddels benaderd en in gesprek met de provincie over de mogelijkheden. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A065	Overigens is ook sprake van waardedaling van de ark door het plan de brug te verbreden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A065	Cliënten vragen zich af welke hinder zij gaan ondervinden van de bouwactiviteiten aan de weg en Torenvlietbrug en hoe zij hiervoor zullen worden gecompenseerd.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie en aanbestedings- en uitvoeringsfase

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A065	<p>Indiener noemt een aantal punten 7 t/m 13: de kosten baten berekening en financiële onderbouwing van ZNB is niet voldoende berekend. Het bevat nog vele onzekerheden en posten die niet zijn opgenomen.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Economische uitvoerbaarheid</p>
A065	<p>De MKBA is onvoldoende: de geplande woningbouw zal door vergrijzing en de aanhoudende crisis niet meer plaats gaan vinden. De verkeersprognoses zijn echter wel samengesteld op basis van doorgaande bevolkingsgroei en woningbouw.</p>	<p>In 2012 is een MKBA opgesteld waarin de alternatieven Zoeken naar Balans en Churchill Avenue zijn vergeleken. In zowel het hoge GE-scenario als het lage RC-scenario scoort het alternatief Zoeken naar Balans gunstiger dan het alternatief Churchill Avenue. Het MKBA heeft samen met o.a het MER een rol gespeeld in de keuze voor het voorkeursalternatief. Zie hiervoor ook de Nota Voorkeursalternatief RijnlandRoute. Een heroverweging is niet aan de orde, ook de verkeersintensiteiten geven hiertoe geen aanleiding. Het resultaat van de huidige verkeersberekeningen (NRM) levert voor de nieuwe verbinding A4-A44 vergelijkbare intensiteiten op. Dit betekent dat er ongeveer een gelijk aantal toekomstige gebruikers wordt voorspeld voor de toekomstige nieuwe verbinding. De verkeerskundige baat (reistijdwinst en betrouwbaarheid) zal derhalve ook een zelfde orde grote bedragen als in de oorspronkelijke MKBA. De gehanteerde groeiscenario's zijn nog steeds valide en de omvang van het verkeer zal in 2030 zeker binnen de bandbreedte van de beide WLO – scenario's GE en RC vallen. Binnen de MKBA is ook een scenario met lagere groei (gelijkvormig aan een RC-scenario) doorgerekend.</p>
A065	<p>Cliënt wordt door nabijheid A44 nu al blootgesteld aan hoge concentraties fijnstof. Door plan wordt het nog meer, omdat plan tot op perceelsgrens van cliënt komt. Cliënt vraagt zich af of de ruimte buiten zijn perceel wel toereikend is en of er niet al over zijn perceelsgrens zal moeten worden gebouwd. Cliënt verzoekt om duidelijkheid.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Luchtkwaliteit en grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A066	Cliënten willen graag schriftelijk op de hoogte worden gesteld van de gevolgen die het besluit voor hen zal hebben en op welke wijze zij zullen worden gecompenseerd c.q. op welke wijze hun belangen zijn gewogen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie. De provincie is in contact getreden met indieners en heeft hen op de hoogte gesteld van de gevolgen van de realisatie van de RijnlandRoute.
A066	In alle bijlagen bij het O-PIP wordt niets overwogen over het feit dat aan de Ommedijkseweg huizen en een autodemontagebedrijf van 10.000 m2 zullen moeten worden verwijderd. Dit is slechts uit de plankaart af te leiden. De belangen van mijn cliënten zijn door u blijkbaar niet onderkend, niet onderzocht en niet afgewogen.	Dit deel van de zienswijze heeft betrekking op het OTB A44. Vanwege de realisatie van de RijnlandRoute - in dit geval specifiek vanwege het herstel van de Ommedijkseweg en de realisatie van een watergang - is het amoveren van de tien woningen noodzakelijk. Dit standpunt is voorafgegaan door een gedegen afweging. Het voornemen tot aankoop is per brief gecommuniceerd met de bewoners. Daarnaast zijn en worden gesprekken gevoerd. Het sloopbedrijf kan blijven bestaan.
A066	Indien de woningen verdwijnen, wensen cliënten geen geluidswand die de zichtbaarheid van hun bedrijf wegneemt. Ook tijdens de werkzaamheden aan de weg dient de zichtbaarheid en de bereikbaarheid voor klanten en leveranciers te worden gewaarborgd.	Bij het bepalen van maatregelen wordt alleen gekeken naar de geluidsgevoelige bestemmingen, bedrijven behoren niet tot deze categorie. Bij het bepalen van de maatregelen speelt de zichtbaarheid van het bedrijf ook geen rol, wel of er sprake is van de aanwezigheid van woningen. Ter plaatse van het bedrijf van indiener zijn aan diens zijde van de A44 geen geluidschermen voorzien. Er is dan ook geen afname van zichtbaarheid.
A066	Mijn cliënten worden al jaren onevenredig geluidsbelaagd, en door dit besluit verergert de belasting. U dient na te gaan of dit wel aanvaardbaar is, omdat nu reeds extreme gevolgen optreden van de geluidsoverlast binnen en buiten (onder andere ernstige slaap- en concentratieproblemen).	Vanwege de verbreding van de A44 en de aanleg van het knooppunt Ommedijk komen deze woningen midden in het trace te liggen en kunnen deze woningen niet gehandhaafd blijven. Als gevolg van de beoogde sloop is deze zienswijze op het thema geluid naar oordeel van de provincie ook niet langer relevant
A066	Ook worden mijn cliënten door de directe nabijheid van de A44 al onevenredig bloot gesteld aan fijnstof. Het is volstrekt onaanvaardbaar hier nog verdere hinder aan toe te voegen. Hierover ontbreekt iedere afweging van uw zijde.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtqualiteit

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A066	Indiener is van mening dat delen van de RLR en A44 in het O-PIP i.p.v. OTB A44 (en vice versa) geregeld zouden moeten worden.	De door indiener aangehaalde redenering is niet correct. De reden van het gebruik van het instrument tracébesluit ter plaatse van de A44 (incl. aansluitingen) vloeit voort uit de Tracéwet en niet uit de Nota Mobiliteit.
A066	Er is sprake van extreme waardedaling van de woningen en het bedrijf door het plan, waardoor nu al sprake is van een ernstige financiële situatie. Ook voor deze problematiek houden cliënten u aansprakelijk.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A066	Indiener noemt een aantal punten, te weten 17 t/m 20: de kosten baten berekening en financiële onderbouwing van ZNB is niet voldoende berekend. Het bevat nog vele onzekerheden en posten die niet zijn opgenomen	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Economische uitvoerbaarheid, alternatievenafweging en verkeer
A066	De MKBA is onvoldoende: de geplande woningbouw zal door vergrijzing en de aanhoudende crisis niet meer plaats gaan vinden. De verkeersprognoses zijn echter wel samengesteld op basis van doorgaande bevolkingsgroei en woningbouw.	In 2012 is een MKBA opgesteld waarin de alternatieven Zoeken naar Balans en Churchill Avenue zijn vergeleken. In zowel het hoge GE-scenario als het lage RC-scenario scoort het alternatief Zoeken naar Balans gunstiger dan het alternatief Churchill Avenue. Het MKBA heeft samen met o.a het MER een rol gespeeld in de keuze voor het voorkeursalternatief. Zie hiervoor ook de Nota Voorkeursalternatief RijnlandRoute. Een heroverweging is niet aan de orde, ook de verkeersintensiteiten geven hiertoe geen aanleiding. Het resultaat van de huidige verkeersberekeningen (NRM) levert voor de nieuwe verbinding A4-A44 vergelijkbare intensiteiten op. Dit betekent dat er ongeveer een gelijk aantal toekomstige gebruikers wordt voorspeld voor de toekomstige nieuwe verbinding. De verkeerskundige baat (reistijdwinst en betrouwbaarheid) zal derhalve ook een zelfde orde grote bedragen als in de oorspronkelijke MKBA. De gehanteerde groeiscenario's zijn nog steeds valide en de omvang van het verkeer zal in 2030 zeker binnen de bandbreedte van de beide WLO – scenario's GE en RC vallen. Binnen de MKBA is ook een scenario met lagere groei (gelijkvormig aan een RC-scenario) doorgerekend.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A066	Nu de kosten-baten van alternatief Churchill Avenue niet volledig in beeld zijn gebracht (zie paragraaf 5.1.1. Nota voorkeursalternatief pagina 13) en ook de kosten-baten van het alternatief Zoeken Naar Balans niet volledig in beeld zijn gebracht (zie de punten 16 t/m 21 hierboven) hebt u in redelijkheid geen beslissing kunnen nemen voor het éne of het andere alternatief. Er is niet voldoende onderzoek naar de feiten door u verricht.	Voor de keuze van het voorkeursalternatief was sprake van meer dan voldoende onderscheidende (beslis)informatie. Dat er volgens reclamant sprake is van niet volledig onderzoek doet hier geen afbreuk aan en is ook niet van invloed op de keuze van het voorkeursalternatief. In aansluiting hierop wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
A066	In aanvulling daarop merken cliënten op, dat de gekozen variant Zoeken naar Balans Optimaal, niet is onderzocht in het MER. Dit had volgens cliënten wél moeten gebeuren om een goede afweging te kunnen maken. Dat ZnB-Optimaal niet is onderzocht klemt voor cliënten, omdat daardoor onduidelijk is, of de geluidsbelasting van de A44 anders (nog erger?) is bij Balans Optimaal dan bij andere, wel onderzochte, Balans-varianten.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
A067	Cliënt woont nabij brug over de Oude Rijn (A44). Cliënt ervaart nu al overlast van weg en brug. Nog steeds is niet geborgd dat de brug wordt vervangen. De brug is in zéér slechte staat en wordt inmiddels gestut. Mijn cliënten zijn van mening, dat hierover duidelijkheid moet worden gegeven. Het gaat niet enerzijds wel aan vernieuwing en verbreding van de weg te werken, doch anderzijds oude knelpunten niet gelijk op te lossen.	De bestaande brug blijft gehandhaafd. Vanwege de staat van onderhoud zal Rijkswaterstaat in 2015 onderhoud gaan plegen aan de bestaande brug.
A067	Cliënt wenst duidelijkheid over maatregelen tegen geluid en fijnstof, gelet op de korte afstand van de weg tot zijn woning in de nieuwe situatie. Cliënt heeft sterke twijfels of zijn woning wel leefbaar blijft en de (wettelijk)e normen kwa geluid en fijnstof niet worden overschreden.	In de situatie na realisatie van de RijnlandRoute neemt de geluidsbelasting fors af vanwege doelmatige maatregelen (geluidscherm en tweelaags ZOAB). De wettelijke normen voor fijnstof worden niet overschrijden. De leefbaarheid wordt dan ook niet aangetast. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A067	Het fietspad langs de verbrede A44 komt direct naast het perceel van cliënt te liggen, waardoor elke privacy verloren dreigt te gaan. Is het bevoegd gezag voornemens hier iets aan te doen door een vorm van afscheiding te creëren?	Er zal in een vorm van afscheiding worden voorzien. De provincie is hierover in contact getreden met indiener.
A067	Overigens is ook sprake van waardedaling van de woning door het plan de brug te verbreden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A067	Cliënten zullen aanspraak maken op planschade c.q. nadeelcompensatie.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A067	Indiener noemt een aantal punten, te weten 8 t/m 12: de kosten baten berekening en financiële onderbouwing van ZNB is niet voldoende berekend. Het bevat nog vele onzekerheden en posten die niet zijn opgenomen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Economische uitvoerbaarheid
A067	De MKBA is onvoldoende: de geplande woningbouw zal door vergrijzing en de aanhoudende crisis niet meer plaats gaan vinden. De verkeersprognoses zijn echter wel samengesteld op basis van doorgaande bevolkingsgroei en woningbouw.	In 2012 is een MKBA opgesteld waarin de alternatieven Zoeken naar Balans en Churchill Avenue zijn vergeleken. In zowel het hoge GE-scenario als het lage RC-scenario scoort het alternatief Zoeken naar Balans gunstiger dan het alternatief Churchill Avenue. Het MKBA heeft samen met o.a het MER een rol gespeeld in de keuze voor het voorkeursalternatief. Zie hiervoor ook de Nota Voorkeursalternatief RijnlandRoute. Een heroverweging is niet aan de orde, ook de verkeersintensiteiten geven hiertoe geen aanleiding. Het resultaat van de huidige verkeersberekeningen (NRM) levert voor de nieuwe verbinding A4-A44 vergelijkbare intensiteiten op. Dit betekent dat er ongeveer een gelijk aantal toekomstige gebruikers wordt voorspeld voor de toekomstige nieuwe verbinding. De verkeerskundige baat (reistijdwinst en betrouwbaarheid) zal derhalve ook een zelfde orde grote bedragen als in de oorspronkelijke MKBA. De gehanteerde groeiscenario's zijn nog steeds valide en de omvang van het verkeer zal in 2030 zeker binnen de bandbreedte van de beide WLO – scenario's GE en RC vallen. Binnen de MKBA is ook een scenario met lagere groei (gelijkvormig aan een RC-scenario) doorgerekend.
A067	Nu de kosten-baten van alternatief Churchill Avenue niet volledig in beeld zijn gebracht (zie paragraaf 5.1.1. Nota voorkeursalternatief pagina 13) en ook de kosten-baten van het alternatief Zoeken Naar Balans niet volledig in beeld zijn gebracht (zie de punten 16 t/m 21 hierboven) hebt u in redelijkheid geen beslissing kunnen nemen voor het éne of het andere alternatief. Er is niet voldoende onderzoek	Voor de keuze van het voorkeursalternatief was sprake van meer dan voldoende onderscheidende (beslis)informatie. Dat er volgens reclamant sprake is van niet volledig onderzoek doet hier geen afbreuk aan en is ook niet van invloed op de keuze



Nr	Zienswijze	Beantwoording
	naar de feiten door u verricht.	van het voorkeursalternatief. In aansluiting hierop wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
A067	Cliënt wordt door de nabijheid van de A44 nu al blootgesteld aan hoge concentraties fijnstof. Door het plan wordt het nog meer, omdat het plan tot op de perceelsgrens van cliënt komt. Cliënt vraagt zich af of de ruimte buiten zijn perceel wel toereikend is en of er niet al over zijn perceelsgrens zal moeten worden gebouwd. Cliënt verzoekt om duidelijkheid.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Luchtkwaliteit en grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie
A067	Geheel onduidelijk is, waarom de verbreding van de A44 en de brug over Oude Rijn per sé aan de westkant plaats moet vinden. Dit kan toch ook aan de oostkant? Het bevreemdt cliënten, dat dit niet is onderzocht, terwijl zij al decennia onevenredig zwaar worden belast (méér dan 70 dB).	Een verbreding van de A44 richting oostzijde heeft een grotere impact op de omgeving, zoals een toename van de geluidsbelasting op de wijk Stevenshof, doorsnijding van een monumentale boerderij en doorsnijding van begraafplaats Rhijnhof. Op basis van een integrale afweging is daarom gekozen om de uitbreiding aan de westzijde plaats te laten vinden.
A068	Wanneer na de eerder beschreven maatregelen een toename in geluidsoverlast niet voorkomen kan worden, dan kiezen wij voor het gebruik van geluidschermen met plantenbegroeiing in plaats van doorzichtige (plastic) schermen. Dit geeft een natuurlijker uitzicht en helpt wellicht nog extra bij het absorberen van geluid en het opvangen van stofdeeltjes.	Uit het akoestisch onderzoek van het PIP blijken geen schermen meer nodig vanwege de verdiepte aanleg ter plaatse van Valkenburg I.
A068	Indiener maakt bezwaar tegen de tweede ontsluiting ter hoogte van basisschool Dubbelburg. Wij zijn het oneens met een oprit richting Katwijk vanaf de tweede ontsluiting. Ontsluiting richting Katwijk kan plaatsvinden via de bestaande Kooltuinweg; levert nauwelijks tijdswinst op; geen tweede aansluiting is voor het project goedkoper; leidt tot minder geluidswallen.	In de Nota voorkeursalternatief is het alternatief " Zoeken naar Balans" gekozen met daarin twee aansluitingen voor de nieuwbouwlocatie Valkenburg. Zie verder de thematische beantwoordingen: Scope, geluid en landschap
A068	Een maximaal toegestane snelheid van 70 km/uur kan zorgdragen voor vermindering van toename van geluidsoverlast en luchtvervuiling. Een lagere snelheid zorgt ook voor een betere doorstroom bij de op- en afritten op de N206. De maximaal toegestane snelheid kan wat ons betreft gelden vanaf de Torenvlietbrug tot en met de Wassenaarseweg.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A068	Wij zien de provinciale weg door Valkenburg het liefst minimaal 2 meter (onder maaiveld) verlaagd, waardoor minder of nagenoeg geen hoge geluidsschermen nodig zijn. Hierdoor blijft het effect op het huidig uitzicht tot een minimum beperkt. Een verlaging van de provinciale weg betekent ook een	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Wegontwerp en geluid

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	verlaging van de extra op- en afritten waardoor deze het uitzicht minder zullen hinderen.	
A071	Niet aannemelijk is gemaakt of de verkeersontwikkelingsprognoses op feiten zijn gebaseerd (vanaf 2009 is de verkeersdruk in deze regio jaar-op-jaar verminderd). De prognoses voor de RijnlandRoute (w.b. (beroeps)bevolking, woningbouw, kantoren, bedrijfsterreinen, verkeersontwikkeling e.d.) zijn overdreven.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer
A071	Er is geen rekening gehouden met recente medische inzichten over de schadelijke gevolgen van fijnstof. Daarom kunnen we de prognoses t.a.v. o.a. fijnstof niet serieus nemen, aangezien de huidige Nederlandse normen voor luchtvervuiling binnen bijvoorbeeld het EU-kader niet aan algemeen geaccepteerde kengetallen zijn gekoppeld.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Lucht kwaliteit
A071	Er is geen enkele kwantitatieve duidelijkheid over de waardevermindering van de woningen. Deze zou gecompenseerd dienen te worden. Als direct belanghebbende meen ik recht te hebben op een kostenloze taxatie door een neutrale partij en een navenante compensatie.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A071	Tevens dienen dergelijke waardeverminderingen verrekend te worden in de kosten-batenanalyse van het gehele plan.	Waardevermindering van vastgoed is niet meegenomen in de kosten-batenanalyse. Wel kosten voor bijvoorbeeld grondverwerving en planschade.
A071	De provincie heeft geen aanvulling op het in 2012 gemaakte milieueffectrapport laten maken, terwijl de RijnlandRoute intussen tal van aanpassingen heeft ondergaan met andere effecten op de omgeving (op het MER is geen aanvulling bijgevoegd, terwijl er belangrijke veranderingen zijn t.o.v. het eerdere MER).	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
A072	Komend uit de richting Den Haag-Rotterdam kan het verkeer bovenlangs over de A4 de tunnel in. Er kan dan een minder steile afrit op de A4 richting de tunnel worden gemaakt. Uit de tunnel richting Amsterdam kan de afrit onder de A4 door. Dit heeft het voordeel dat het vrachtverkeer minder geluid maakt richting de bewoners aan de Vlietweg. Tevens heeft dit het voordeel dat de monumentale molen "Zelden van Passé" aan de Meerburgerwetering beter in het zicht blijft en dat de tunnelmond meer kan opschuiven richting de A4 vanwege het feit dat er in dit geval geen steile oprit vanuit de tunnel richting Amsterdam nodig is.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A072	Voor ons is een verhoging van grenswaarden, mede gezien het feit dat wij in een landelijk gebied wonen, niet bespreekbaar. In het licht van "de vervuiler betaald" gaan wij er vanuit dat de provincie tot het uiterste zal gaan om geluidoverlast, zowel binnenshuis als buitenshuis, te voorkomen. Dit geldt	Er is ter plaatse van het adres van indiener geen sprake van verhoging van grenswaarden. Ten opzichte van de huidige geldende geluidbelasting is er in de plansituatie geen toename.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	niet alleen voor de uiteindelijke situatie, maar ook voor de omstandigheden tijdens de aanleg van de infrastructuur.	Voor de aanlegfase geldt dat een omgevingsvergunning dient te worden verleend waarbij onder meer aandacht wordt besteed aan beperken van overlast voor de omgeving.
A072	De voorgestelde geluidwerende voorzieningen (dijkjes met begroeiing en andere landschappelijk aantrekkelijke oplossingen, bomen en bossages) houden geen geluid tegen. Geluid wordt door beplanting eerder versterkt vanwege de terugkaatsing. Geluidwering werkt alleen als deze helemaal geluiddicht is met een scherpe bovenrand, zodat het geluid ook niet de kans krijgt af te buigen. Ook moeten er in de nabijheid van de geluidwerende voorzieningen geen hoge bomen etc. staan, want dan wordt het geluid alsnog teruggekaatst richting aarde.	Maatregelen voor landschappelijke inpassing zijn niet betrokken als geluidreducerende maatregel in het akoestisch onderzoek. Met beplanting zullen de schermen beter inpasbaar in de omgeving en ontnemt het zicht. Overigens blijken uit het akoestisch onderzoek ter plaatse van de A4 geen extra geluidwerende voorzieningen noodzakelijk.
A074	De woonark van indiener zal in de plannen direct naast/aangrenzend of zelfs onder de te verbreden en te verplaatsen brug komen te liggen. Wij verzoeken om de vergeten woonark op te nemen in de ontwerptekening.	De bedoelde woonark is, hoewel gelegen buiten het plangebied, niet vergeten en meegenomen in bijvoorbeeld het geluidonderzoek. Er is geen reden om de woonark op te nemen in de ontwerptekening. In de verbeelding is de woonark in de ondergrond wel zichtbaar (maar buiten het plangebied gelegen).
A074	De geluids- en gezondheidseffecten als gevolg van voorgenomen inrichting, zijn niet onderzocht voor de woonark van indiener. Wij ontvangen graag de onderzoeksresultaten die aangeven welke (nadelige) effecten er voor ons zullen ontstaan. Wij verwachten dat u in het ontwerpbesluit zult opnemen of onze ark hogere grenswaarden zal bereiken waarmee het woon-en leefklimaat zou verslechteren. Wij dringen in dat geval op aan maatregelen aan de bron, in de overdracht te treffen zodat geen hogere waarden ontstaan of dat voorzieningen in de overdracht worden getroffen.	De bedoelde woonark is onderzocht in het kader van het akoestisch onderzoek, maar heeft geen hogere waarde. De woningen met hogere waarden zijn separaat in het akoestisch rapport genoemd. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A074	Gezien het bovenstaande achten wij het ontwerp inpassingsplan RijnlandRoute in strijd met een goede ruimtelijke ordening en een zorgvuldige voorbereiding van een besluit.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
A075	Ik wil er dan ook met kracht voor pleiten om de alternatieven: het (bij voorrang) aanpakken van de knoop Leiden-West en de situatie rond het Lammenschansplein, dan wel het aanleggen van een (boor)tunnel volgens het Churchillaan tracé, alsnog serieus in overweging te nemen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
A075	Niets is terug te vinden van mijn gedetailleerde kritiek op MER, VO-PIP en Achtergrondrapport Natuur 2.0 in NvA op VO-PIP.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A075	De provincie vraagt van burgers en instanties enorme inspanning om in een kort tijdsbestek een grote hoeveelheid documentatie te bestuderen en op een zinvolle wijze daarop te reageren. Het gaat in deze kwestie om zorgvuldigheid, maar ook om de geloofwaardigheid en betrouwbaarheid van het provinciale bestuur.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
A075	in de Toelichting bij het O-PIP wordt nog steeds uitgegaan van een ongeloofwaardig groeiscenario voor de regio Holland-Rijnland. Daarbij worden uitgangspunten gehanteerd m.b.t. de verkeersontwikkeling, woningbouw, kantoren en bedrijventerreinen, die, mede gelet op de huidige economische ontwikkelingen, niet of niet langer als realistisch zijn aan te merken. Voorts is in algemene zin onvoldoende rekening gehouden met demografische ontwikkelingen (afname bevolkingsgroei en toenemende vergrijzing), sociale ontwikkelingen zoals thuiswerken en alternatieve methoden ter bestrijding van files zoals belasting van het woon-werkverkeer, verbetering van het openbaar vervoer en stimulering van vrachtvervoer over water.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer
A075	Het O-PIP wijkt aanzienlijk af van het VO-PIP, doch dat heeft niet heeft geleid tot een aanvullend MER. Gelet op de effecten van diverse wijzigingen, zoals de te verwachten verslechtering van luchtkwaliteit rond de tunnelmonden en de schadelijke gevolgen voor natuur en landschap van de verlegging van de weg van de A4 en de aanleg van een dubbele fly-over, is er m.i. alle reden om alsnog te zorgen voor een aanvullend MER. Dit is overigens ook geadviseerd door de Commissie voor de m.e.r. en zelfs toegezegd door gedeputeerde mevrouw De Bondt.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
A075	Het O-PIP betreft slechts een deel van de totale RijnlandRoute, omdat de delen die vallen onder de Ontwerp Tracé Besluiten (OTB's) niet zijn meegenomen. Dat maakt het voor indieners van een zienswijze onmogelijk om te komen tot een geïntegreerde benadering van o.a. de milieueffecten van het O-PIP en de OTB's. U had in overleg met het Rijk moeten zorgen voor een gelijktijdige terinzagelegging. Door dit na te laten, frustrereert u het doel van de inspraak van belanghebbenden en maakt u zich ook in dit opzicht schuldig aan onzorgvuldig bestuur.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
A075	De Papenwegse polder en Oostvlietpolder zijn door de provincie bestemd als belangrijke weidevogelgebieden. Bovendien ligt er in beide polders een opgave tot realisering van een ecologische verbingszone in het kader van de Ecologische Hoofdstructuur. Voor zowel de EHS als de belangrijke weidevogelgebieden geldt in de provincie Zuid-Holland het "nee tenzij" principe, dat inhoudt dat een aantasting van deze gebieden niet is toegestaan tenzij er sprake is van een groot maatschappelijk belang en er geen reële alternatieven voorhanden zijn. Naar mijn mening is de	De RijnlandRoute wordt gezien als een zwaarwegend maatschappelijk belang. Op basis van een gedegen afweging is gekozen voor het tracé door de polders, waarbij de impact op de omgeving zoveel mogelijk wordt beperkt door een verdiepte ligging. De resterende negatieve effecten worden gemitigeerd en/of gecompenseerd. Met de realisatie van ecologische

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	aanleg van het ZnB-tracé door de polders overduidelijk in strijd met dit uitgangspunt.	verbindingzones is in het project rekening gehouden. Zo is er ter plaatse van het knooppunt Ommedijk sprake van de realisatie van een ecopassage. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Natuur en alternatievenafweging
A075	Volgens de Natuurtoets (pag. 40) is er alleen in de Papenwegse polder al sprake van een compensatiebehoefte van 29,96 ha weidevogelgebied als gevolg van vernietiging van broedbiotoop en extra geluidsverstoring. Zoekend in het Landschapsplan naar een concrete invulling hiervan moet ik echter vaststellen dat onder het kopje Papenwegse polder de paragraaf compensatie en mitigatie geheel ontbreekt.	In het landschapsplan is aandacht besteed aan het feit dat er voor het verlies aan weidevogelbiotoop zal worden gecompenseerd. De locaties waar deze compensatie zal worden gerealiseerd, vallen voor een deel buiten het plangebied en zijn beschreven in het compensatieplan.
A075	In de stukken wordt ten onrechte voorbijgegaan aan het belang van de polders voor vele soorten trekvogels, die eveneens strikte bescherming genieten ingevolge de Flora- en faunawet. Ook is de opsomming van beschermde dier- en plantesoorten die in het plangebied voorkomen nog steeds zeer willekeurig en kennelijk niet gebaseerd op een gedegen gebiedskennis en/of veldbiologisch inzicht.	In het kader van de O-PIP/OTB RijnlandRoute zijn de effecten (zowel gebieden en soorten) op de natuur op basis van de meest recente gegevens en de best "expert judgment" in beeld gebracht. Er heeft een uitgebreid onderzoek plaatsgevonden naar het voorkomen van beschermde dier- en plantesoorten in het plangebied. Veldinventarisaties vormden hier een belangrijk onderdeel van. Deze zijn uitgevoerd door deskundige ecologen van een gespecialiseerd bureau. Op basis van de aangetroffen soorten en verwachte negatieve effecten op deze soorten en gebieden worden alle wettelijke vereiste mitigerende en compenserende maatregelen genomen om effecten op de natuur te verminderen.
A075	Indiener sluit zich aan bij de zienswijze van het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijze.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A076	<p>Cliënte is eigenaar van een perceel direct naast de Europaweg. Uit het O-PIP / de verbeelding blijkt dat de plangrens de serre van de ter plaatse aanwezige woning van cliënte raakt en dat een gedeelte van de aan haar toebehorende gronden benodigd is voor de verbreding van de Europaweg, waarin voornoemd inpassingsplan voorziet. Cliënte betwist allereerst dat in casu provinciale belangen met zich brengen dat de Europaweg verbreed dient te worden. De verbreding van de Europaweg betreft naar het oordeel van cliënte geen bovengemeentelijk belang en een provinciaal inpassingsplan is derhalve niet het aangewezen instrument.</p>	<p>De RijnlandRoute, waaronder ook de aanpassingen bij de Europaweg en het Lammenschansplein, vormt het provinciale belang. Het niet realiseren van (delen van) de RijnlandRoute raken dat provinciale belang. Voor de borging van het provinciale belang is in december 2008 door Provinciale Staten besloten het instrument inpassingsplan toe te passen.</p>
A076	<p>Cliënte is van oordeel dat een verkeersbestemming die direct haar woning raakt, leidt tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. De huidige geluidsbelasting op de gevel bedraagt in ieder geval reeds 67 dB (notitie Tauw d.d. 6 maart 2012; Akoestisch onderzoek Busbaan, Europaweg te Leiden) en het is onaanvaardbaar en in strijd met de Wet geluidhinder om ter plaatse de weg te reconstrueren met als gevolg een nog zwaardere geluidbelasting. Voor de woning van cliënte worden geen hogere grenswaarden verleend. Cliënte betwist evenwel dat ter plaatse de wettelijke normen niet worden overschreden en onderzoek waaruit zulks blijkt is niet ter visie gelegd en is cliënte ook niet bekend.</p>	<p>Als bijlage bij het O-PIP is het uitgevoerde akoestisch onderzoek ter inzage gelegd. Dit onderzoek is herzien op basis van aanpassingen aan het technisch ontwerp van de RijnlandRoute. Op basis van de geluidberekening voor het PIP geldt voor de woning een hogere grenswaarde geluid. Uit de geluidberekeningen volgt dat de maximale geluidbelasting lager is dan de maximale ontheffingswaarde. Er vindt dus geen overschrijding van de wettelijke norm plaats. De maximale geluidsbelasting heeft bij de woning een lichte toename ten opzichte van de huidige situatie.</p>
A076	<p>Daarenboven geldt dat reconstructie van de Europaweg ter plaatse - waardoor een tweebaansweg gewijzigd wordt in een vierbaansweg - ruimtelijk onaanvaardbaar is ten opzichte van de woning van cliënte. De weg (verkeersbestemming) komt op zeer korte afstand van de woning van cliënte te liggen. Een belangrijk deel van haar tuin is nodig voor de aanleg van de weg en bijbehorende voorzieningen. Een goede ruimtelijke ordening brengt met zich dat de planbegrenzing wordt aangepast en dat de woning van cliënte wegbestemd wordt en verworven wordt door de provincie met inachtneming van de uitgangspunten van de Ontheffingswet.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.</p>
A076	<p>Het is onaanvaardbaar dat de ernstige waardevermindering van het object van cliënte en de vermindering van het woon- en leefgenot maar opgelost dienen te worden hetzij via vergoeding van de waardevermindering van het overblijvende na ven/verving van het perceelgedeelte door de provincie hetzij vergoed dient te worden bij wijze van planschade. De enige aanvaardbare oplossing is wegbestemming van de woning en venwerving van de woning door de provincie.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A077	<p>Waarom is in het ontwerp voor deze verbindingsweg niet gekozen voor één uniforme diepteligging? De beoogde weg zal nu van 6 meter diep, naar 4 meter diep naar 7 meter diep lopen. De geluidhinder van de weg is dan ook beter aan te pakken, zoals het aanbrengen van een horizontaal, groen beplant, geluidsscherm. Hierdoor wordt het landschap ook minder aangetast, omdat de openheid blijft behouden.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp</p>
A077	<p>Indiener is tegen de aanleg van een tunnelbak t.h.v. de Stevenshof omdat deze vele nadelige gevolgen heeft voor het aanwezige landschap Papenwegse polder en Zuidwijkse polder. Eveneens tasten de volgende maatregelen het landschap aan: de bypass en de aansluitingsconstructies in de Oostvlietpolder, Leidseweg, Maaldrift en Valkenburgse meer. Deze aantasting is ook nadelig voor het weidevogelgebied. Zie hiervoor ook de bezwaren zoals benoemd in de ingediende zienswijze tegen het VO-PIP en het MER tweede fase. De beoogde compensatie voor de aantasting van het landschap, m.n. voor het weidevogelgebied is onvoldoende.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Natuur en landschap</p>
A077	<p>Indiener wil weten waarom er niet gekozen is voor het doortrekken van de boortunnel. Dit zorgt voor mindere aantasting van het landschap en vermindering van de geluidsoverlast op de Stevenshof. Qua kosten zal dit waarschijnlijk goedkoper uitkomen, dan het aanleggen van de vele geluidwerende en andere mitigerende maatregelen.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp</p>
A077	<p>Indiener geeft aan dat ze de voorkeur geeft aan het per geval oplossen van de verkeersknelpunten i.p.v. de aanleg van de RLR. Dit bevordert zeker de snelheid voor het oplossen van die knelpunten en zal goedkoper zijn.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging</p>
A077	<p>De RLR wordt, naar indruk van indiener, vooral aangelegd voor de bloemen(bollen)sector in de provincie. Hoe toekomstgericht is de aanleg van de weg nu de bloemen(bollen)sector steeds meer opschuift naar de kop van Noord-Holland en de Noord-Oostpolder?</p>	<p>De RijnlandRoute heeft een breed doelbereik die niet alleen gericht is op de bloemensector. De al dan niet terechte constatering dat deze sector zich verschuift naar het noorden van Nederland heeft geen consequenties voor het doelbereik. De RijnlandRoute dient meer belangen dan alleen of vooral van de bloemensector</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A079	Het fietspad langs de Hofvlietweg is overbodig. Voor het fietsen naar Zoeterwoude (en het Groene Hart) is al een nieuw fietspad door 't Vogelhoff aangelegd. Een extra fietspad resulteert niet in een kortere route, omdat alle fietspaden hetzelfde begin- en eindpunt hebben, te weten Vlietweg-Hofvlietweg. Voorts loopt er thans reeds een fietspad, voorbij de Vlietweg en evenwijdig aan de aldaar gelegen jachthaven, richting het recreatiegebied Vlietland en verder richting Leidschendam.	De provincie is van mening dat een fietsroute via de Hofvlietweg beschikbaar moet blijven (zoals nu ook het geval is). In tegenstelling tot eerdere ontwerpen is er in het huidige ontwerp een vrijliggend fietspad langs de Hofvlietweg opgenomen. Fietsers op de hoofdrijbaan is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk. Daarnaast is in het huidige ontwerp geen fietsverbinding meer opgenomen ter hoogte van de tunnelmond richting de Vlietweg.
A079	Nadrukkelijk geef ik u in overweging de tunnelmond ook om deze reden maar ook om de in het voorgaande gestelde met betrekking tot geluid en milieuoverlast nog tenminste 100 m in de richting van de A4 te verplaatsen, waardoor de boordiepte ter plaatse nog groter zal zijn.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A079	Tunnelmond en dienstgebouw worden aangelegd in slappe grond. Van tevoren dienen daarom sluitende garanties te worden verstrekt dat, als er schade ontstaat, die ook daadwerkelijk wordt vergoed. Overigens behouden wij ons het recht voor om bij gelegenheid planschade te claimen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Grondvererving, planschade en nadeelcompensatie en aanbestedings- en uitvoeringsfase
A079	Wij gaan er vanuit dat aan- en afvoer van bouwmaterialen en personeel naar de bouwplaats uitsluitend vanaf de A4 zal geschieden en niet vanaf de Vlietweg.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
A079	Voorts pleitten wij er voor aan de verlegde Hofvlietweg, mocht die er onverhoopt toch komen zoals thans gepland, in elk geval geen lantaarnpalen en andere lichtbronnen te plaatsen, net zoals dat ook met de huidige Hofvlietweg het geval is. Lantaarnpalen en andere lichtbronnen zullen voor de woningen aan de Vlietweg, naast de lichtoverlast die de RijnlandRoute reeds veroorzaakt, nog meer lichtoverlast opleveren.	Met het verlengen van de tunnel komt ook de omgelegde Hofvlietweg op grotere afstand van de Vlietweg te liggen, met alle milieuvoordelen van dien.
A079	Wij bepleiten de RLR op te schuiven in noordelijke richting volgens het oorspronkelijke tracé. Hierdoor sluit de RLR ook beter aan op de tunnel, zoals die onder Voorschoten, wordt aangelegd. Op de oorspronkelijke locatie is meer werkruimte voor de aanleg en lopen de woningen aan de Vlietweg aanzienlijk minder risico op schade. Tevens zullen de betrokken bewoners aanmerkelijk minder geluids- en milieuoverlast ondervinden tijdens de aanleg en na realisatie van de tunnel.	In de Nota voorkeursalternatief is het alternatief " Zoeken naar Balans" gekozen in combinatie met de zuidelijke ligging in de Oostvlietpolder. De noordelijke ligging van het tracé is niet meer aan de orde.
A079	De verhoogde tunnelwand van ongeveer 1,6 meter bij de verdiepte bak van de RLR richting A4 is visueel niet fraai en bovendien is het de vraag of het voldoende effectief is om geluidsoverlast tegen	Uit het geluidonderzoek blijkt dat de verlenging van de tunnel en de verhoogde tunnelwand een aantoonbaar positieve effect



Nr	Zienswijze	Beantwoording
	te gaan.	hebben op het geluidniveau. Dit blijkt ook uit het geluidonderzoek. Hogere grenswaarden langs de Vlietweg zijn hierdoor niet meer aan de orde. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A079	Wij bepleiten dat de tunnelmond veel dichterbij de A4 komt te liggen, tenminste 100 meter verder dan nu staat aangegeven, op ruimere afstand van de woningen aan de Vlietweg. Door een dergelijke verplaatsing is ook de boordiepte bij de passage van het Rijn Schiekanaal groter.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A079	Indiener bepleit het verder doortrekken van de tunnel richting de A4.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A079	Het gebied tussen Vlietweg en de nieuw aan te leggen sloot rond het dienstgebouw heeft bestemming "wonen" gekregen. Dit is onbegrijpelijk en lijkt te berusten op een misverstand. De bestemming aldaar is thans nagenoeg volledig agrarisch. Wij bepleiten dan ook handhaving van deze bestemming, omdat het bijdraagt aan een "groene" beleving voor bewoners en passanten van de Vlietweg.	Dit betreft een omissie en is in het definitieve PIP gecorrigeerd c.q. in overeenstemming gebracht met het geldende planologische regime.
A079	Uit het O-besluit Hogere grenswaarden wegverkeerslawaai blijkt dat er voor onze woning een hogere grenswaarde, te weten 50 dB, wordt voorgesteld. Dat vinden wij een kwalijke zaak. Wij vinden dat wij meer geluidoverlast gaan ondervinden a.g.v. een planologische ontwikkeling waarom wij in het geheel niet hebben gevraagd en waarvan wij ook geen profijt zullen hebben! Een reden temeer om de tunnelmond of het tracé verder van de woonbebouwing te realiseren, richting de A4.	Uit het geluidonderzoek blijkt dat de verlenging van de tunnel en de verhoogde tunnelwand een aantoonbaar positieve effect hebben op het geluidniveau. Dit blijkt ook uit het geluidonderzoek. Hogere grenswaarden langs de Vlietweg zijn hierdoor niet meer aan de orde. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A079	Wij pleiten er voor in het plan op te nemen dat het bouwterrein wordt afgeschermd met hoge schermen, waardoor de noodzakelijk aan te brengen kunstmatige verlichting volledig aan het oog van de omwonenden wordt onttrokken.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
A079	Wij bepleiten dat de provincie met betrekking tot de aanleg en bouw van de RijnlandRoute nadrukkelijker haar verantwoordelijkheid neemt in het voorkomen van hinder in de uitvoeringsfase en een meer dwingend-sturende rol jegens de aannemer aanneemt dan zij thans voornemens lijkt te doen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A080	Wij bepleiten de RLR op te schuiven in noordelijke richting volgens het oorspronkelijke tracé. Hierdoor sluit de RLR ook beter aan op de tunnel, zoals die onder Voorschoten wordt aangelegd. Op de oorspronkelijke locatie is meer werkruimte voor de aanleg en lopen de woningen aan de Vlietweg aanzienlijk minder risico op schade. Tevens zullen de betrokken bewoners aanmerkelijk minder geluids- en milieuoverlast ondervinden tijdens de aanleg en na realisatie van de tunnel.	In de Nota voorkeursalternatief is het alternatief " Zoeken naar Balans" gekozen in combinatie met de zuidelijke ligging in de Oostvlietpolder. De noordelijke ligging van het tracé is niet meer aan de orde.
A080	Indiener bepleit het verder doortrekken van de tunnel richting de A4.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A080	De omleiding van de Hofvlietweg leidt tot nog meer autoverkeer en geluids- en milieuoverlast voor bewoners Vlietweg, terwijl er een beter alternatief is: handhaving van het huidige tracé van de Hofvlietweg onder de nieuwe op- en afritten van de A4. Met andere woorden, evenwijdig aan de A4 zoals thans ook het geval is.	Met het verlengen van de tunnel komt ook de omgelegde Hofvlietweg op grotere afstand van de Vlietweg te liggen, met alle milieuvoordelen van dien. Het doortrekken van de Hofvlietweg onder de RijnlandRoute door is financieel niet haalbaar.
A080	Het fietspad langs de Hofvlietweg is overbodig. Voor het fietsen naar Zoeterwoude (en het Groene Hart) is al een nieuw fietspad door 't Vogelhoff is aangelegd. Een extra fietspad resulteert niet in een kortere route, omdat alle fietspaden hetzelfde begin- en eindpunt hebben, te weten Vlietweg-Hofvlietweg. Voorts loopt er thans een fietspad, voorbij de Vlietweg en evenwijdig aan de aldaar gelegen jachthaven, richting het recreatiegebied Vlietland en verder richting Leidschendam.	De provincie is van mening dat een fietsroute via de Hofvlietweg beschikbaar moet blijven (zoals nu ook het geval is). In tegenstelling tot eerdere ontwerpen is er in het huidige ontwerp een vrijliggend fietspad langs de Hofvlietweg opgenomen. Fietsers op de hoofdrijbaan is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk.
A080	Het gebied tussen de Vlietweg en de nieuw aan te leggen sloot rond het dienstgebouw heeft de bestemming "wonen" gekregen. Dit is onbegrijpelijk en lijkt te berusten op een misverstand. De bestemming aldaar is thans nagenoeg volledig agrarisch. Wij bepleiten dan ook handhaving van deze bestemming, omdat het bijdraagt aan een "groene" beleving voor bewoners en passanten van de Vlietweg	Dit betreft een omissie en is in het definitieve PIP gecorrigeerd c.q. in overeenstemming gebracht met het geldende planologische regime.
A080	Wij bepleiten dat de provincie met betrekking tot de aanleg en bouw van de RijnlandRoute nadrukkelijker haar verantwoordelijkheid neemt in het voorkomen van hinder in de uitvoeringsfase en een meer dwingend-sturende rol jegens de aannemer aanneemt dan zij thans voornemens lijkt te doen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A083	Indiener vraagt hoe het staat met de geluidsbelasting op haar woning, die is nu al ernstig.	Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de situatie ter plaatse van de woning van indiener verbeterd ten opzichte van de huidige situatie.
A083	Indiener vraagt hoe het staat met de luchtkwaliteit bij haar woning, die is nu al ernstig.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A083	Door de aanleg van de RLR en de toename van het (landbouw)verkeer zal de kwaliteit van de woning verslechteren. Gevraagd wordt of de schade aan de woning wordt vergoed.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A083	Gevraagd wordt of de waardevermindering van de woning wordt vergoed.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A085	In het O-PIP is de huidige aansluiting van bedrijventerreinen De Woerd en de Zijlhoek op de N206 verdwenen. Deze zeer veel gebruikte aansluiting is ook de plek waar de inwoners van Leiden (Stevenshof) en Wassenaar gebruik van maken om op of van de N206 te komen. In het O-PIP ontbreekt deze verbinding. Al het verkeer zal dan de N206 op en af gaan via de knoop Valkenburg 2 en afvloeien via de Voorschoterweg en – in mindere mate – de Hoofdstraat. De gemeente heeft in 2013 besloten dat deze aders 30 kilometerzones worden. Het weghalen van de bestaande ontsluiting is onacceptabel en bovendien in strijd met het gemeentelijk beleid om de kern Valkenburg te ontlasten door verkeer zo snel mogelijk naar de N206 te geleiden. Daarbij is ook van belang, dat Valkenburg I pas over 10 jaar wordt aangelegd.	Dit valt buiten de scope van het project RijnlandRoute. De provincie is in bestuurlijk overleg met de gemeente Katwijk om hiervoor buiten de kaders van de ruimtelijke procedure een oplossing te vinden.
A085	Op mijn woning is een extra geluidsbelasting van toepassing van 3-5 Decibel. Dat beschouw ik als een ernstige aantasting van de leefbaarheid van mijn omgeving voor mijn gezin in woning en tuin.	Door aanpassingen aan het ontwerp vervalt de hogere waarde op genoemd adres. De geluidbelasting neemt in de toekomst af ten opzichte van de huidige situatie. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A085	Bij de berekening van de effecten is uitgegaan van een tijdelijk schoolgebouw direct achter onze tuin. Dit gebouw neemt geluid weg. Vóór de aanleg van de RijnlandRoute start, is dit gebouw echter al lang verdwenen.	Dit is correct. In de berekeningen voor het PIP is het schoolgebouw verwijderd uit het rekenmodel.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A085	Bij het geluidsmodel is geen rekening gehouden met de aanleg van de HOV-lijn, die 4 meter boven maaiveld komt te liggen, noch met de impact van de fietssnelweg Katwijk - Leiden, de verlegging/verdieping van de N206 ter hoogte van project Duinvallei en de aansluiting op de projecten Locatie Valkenburg en t Duyfrak. Het O-PIP RLR wordt benaderd als een op zichzelf staande ontwerpogave in de bestaande ruimtelijke context. Ik ben van mening dat het opstellen van een integraal inpassingsplan noodzakelijk is om alle effecten zichtbaar in beeld te brengen	In de berekeningen worden ontwikkelingen betrokken waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Dat heeft voor de ligging van de HOV en de verlegging/verdieping van de de N206 nog niet plaatsgevonden en zijn daarom niet in het akoestisch onderzoek betrokken. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Geluid en procedure
A085	Indiener heeft verschillende keren schriftelijke vragen gesteld, maar deze zijn, ondanks beloften, nooit beantwoord. Onder andere op de laatste informatieavond van 8 april 2014 in dorps huis De Terp	Inmiddels zijn de vragen van indiener beantwoord. De provincie betreurt het dat er eerder geen reactie is gegeven.
A085	Aangedrongen wordt op maximale maatregelen bij de bron ter hoogte van Valkenburg, met name een verdere verdieping tot minimaal 3 meter onder maaiveld.	Door de ligging van de Tjalmaweg verder te verdiepen is een scherm ter hoogte van de woning van indiener niet nodig. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A085	De ontsluiting Valkenburg I wordt pas over 10 jaar aangelegd, hiermee is onvoldoende rekening gehouden. Tot die tijd zal er sprake zijn van veel verkeer dat door Valkenburg rijdt, wat lijdt tot verkeerdruk, geluidsoverlast, verslechtering van de luchtkwaliteit en verslechtering van de verkeersveiligheid.	Valkenburg I heeft geen aansluiting op oud Valkenburg. Daardoor is er, bij het ontbreken van deze aansluiting, geen sprake extra verkeersdruk in oud Valkenburg.
A085	In het achtergronddocument luchtkwaliteit staat vermeld dat het verkeer op de aansluitende infrastructuur niet relevant is en daarom niet nader is onderzocht. Indiener is het niet eens met deze stelling en geeft aan dat de aansluitende stedelijke infrastructuur veelal niet vergelijkbaar is met de in het vrije veld liggende provinciale weg. Gesteld wordt dat het achtergronddocument onvolledig is.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A085	In de tabellen met intensiteiten is binnen de gemeente het enige punt op de N206 en de Torenvlietbrug opgenomen. Er zijn geen gegevens opgenomen dicht bij Katwijk en ook niet op bestaande aangrenzende wegen. Er is dus niet inzichtelijk gemaakt wat het effect van de RLR is.	Dat is in deze fase ook niet gebruikelijk. De informatie is echter wel te vinden op <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a> en is in de volgende fase ook weer op die locatie gepubliceerd.
A085	In het achtergronddocument verkeer zijn geen reistijdfactoren opgenomen voor een traject dat van/naar Katwijk gaat en de oostwest verbinding vanaf Katwijk is ook niet in beeld gebracht. Wel is de verbinding opgenomen vanaf de Katwijkerweg, via het Middenjoght en uiteindelijk via het viaduct Achterweg naar de aansluiting Valkenburg I opgenomen, terwijl het viaduct Achterweg niet is opgenomen in het O-PIP. De toekomstige verkeersstructuur van PLV is echter niet opgenomen. Daarnaast is in het verkeersmodel voor de Voorschoterweg (tussen de Torenvlietslaan en de	In het verkeersmodel is rekening gehouden met de toegestane maximumsnelheid op de betreffende wegen. Voornemens om wegen een andere maximumsnelheid te geven worden niet meegenomen omdat voornemens nog zeer onzeker zijn.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	Rijnvlietslaan) een maximum snelheid van 60 km/uur opgenomen, terwijl hiervoor een besluit is genomen om dit stuk een maximumsnelheid van 50 km/uur te geven. Tevens bestaat het voornemen om er een 30 km/uur regime toe te passen.	
A085	Aangegeven wordt dat in het externe veiligheidsonderzoek geen onderzoek gedaan is naar de gevolgen van het verplaatsen van de aansluiting bij de Voorschoterweg. Het vrachtverkeer vanuit de Voorschoterweg is in het plan genoodzaakt om direct langs het woongebied 't Duyfrak te rijden om de N206 te bereiken. Dit kan leiden tot een toename van het groepsrisico.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Externe veiligheid
A085	De Kooltuinweg wordt in het O-PIP aangeduid als een weg waarbij geen sprake is van reconstructie of overschrijding van de grenswaarde. In het achtergronddocument geluid staat dat er op de weg nu geen verkeer is en in 2030 ruim 20.000 motorvoertuigen per etmaal over deze weg rijden. Onduidelijk is over welk wegvlak het hier gaat. Indiener wil hierover graag een nadere motivering.	Dit is inderdaad niet correct en geeft een vertekend beeld. Deze verkeersintensiteit is ook niet in de berekening betrokken. Dit is gecorrigeerd in het akoestisch onderzoek van het PIP.
A085	Door het plan neemt voor 55 woningen in Valkenburg de geluidsbelasting toe. Indiener dringt aan op maatregelen aan de bron en voor de overdracht van geluid, zodat er geen hogere grenswaarde nodig is.	Het vaststellen van hogere waarden kan uitsluitend na het uitvoeren van onderzoek waarbij naast reductie van geluidhinder ook afweging plaatsvindt van financiële aard. Dit betekent dat er binnen de wet ruimte is om op basis van financiële afwegingen niet alle knelpunten weg te nemen, omdat de extra kosten in relatie tot de te behalen geluidswinst onevenredig hoog zijn. Het is echter niet zo dat er binnen de wet een vrije keuze is om geen of significant lagere schermen aan te leggen, de bescherming van het individu of groepen individuen die te maken hebben met geluidsknelpunten gaat voor op bijvoorbeeld landschappelijke waarden zoals uitzicht. Slechts in uitzonderlijke gevallen waar sprake is van een breed draagvlak is het mogelijk hiervan af te wijken. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A085	Voor de woning en de tuin van indiener neemt door het plan de geluidbelasting toe met 3-5 decibel. Dit beschouwt indiener als een ernstige aantasting van haar woon- en leefklimaat.	Door aanpassingen aan het ontwerp vervalt de hogere waarde op genoemd adres. De geluidbelasting neemt in de toekomst af ten opzichte van de huidige situatie. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A085	In het achtergronddocument geluid is uitgegaan van de aanwezigheid van een tijdelijk schoolgebouw. Dit gebouw is weg als de RLR wordt aangelegd. Hierdoor neemt de geluidsbelasting op de woning en tuin van indiener toe.	Dit is correct. In de berekeningen voor het PIP is het schoolgebouw verwijderd uit het rekenmodel.
A085	Het model NRM2013-verrijkt, waarnaar in het achtergronddocument geluid wordt verwezen, heeft niet met de stukken ter inzage gelegen. Hierdoor is het niet mogelijk om de resultaten van het onderzoek te verifiëren.	Dat is in deze fase ook niet gebruikelijk. De informatie is echter wel te vinden op <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a> en is in de volgende fase ook weer op die locatie gepubliceerd.
A085	Het rapport 'uitgangspunten verkeersmodel' geeft inzicht op de verkeersontwikkelingen op de hoofdwegenstructuur. Wat de effecten zijn van het plan op de aansluitende wegen is niet aangegeven. Voor een goede beoordeling van de ruimtelijke effecten dient het volledige rapport alsnog aan de plandocumenten te worden toegevoegd.	Dat is in deze fase ook niet gebruikelijk. De informatie is echter wel te vinden op <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a> en is in de volgende fase ook weer op die locatie gepubliceerd.
A085	In het O-PIP wordt onvoldoende rekening gehouden met andere ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de HOV-buslijn, de fietssnelweg Katwijk-Leiden, de verlegging/verdieping van de N206 ter hoogte van project Duinvallei en de aansluiting op de projecten Locatie Valkenburg en 't Duyfrak. Gepleit wordt om één PIP op te stellen voor de RLR en het gehele tracé van de HOV met aandacht voor de provinciale fietssnelweg.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Scope
A085	Aangegeven wordt dat de uitgevoerde onderzoeken geen rekening hebben gehouden met de eindbebouwing van het project Locatie Valkenburg, 't Duyfrak en Duinvallei.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Scope en verkeer
A085	Op de tekeningen in dit rapport is de RLR niet volledig opgenomen. De afbeeldingen zijn afgekapt midden tussen aansluiting Valkenburg I en II, de N441 en ook de aansluitende wegvakken van de provinciale weg zijn niet in beeld gebracht.	De figuren zijn inderdaad te ver afgesneden, dit wordt hersteld in de toelichting bij het PIP.
A085	Indiener stelt dat de woningen in Valkenburg onevenredig worden getroffen door de toename van de geluidsbelasting door de RLR. De aanleg van de HOV zal voor nog een toename van de geluidsbelasting zorgen, hiermee is in het onderzoek geen rekening gehouden. Tevens is geen rekening gehouden met de impact van de fietssnelweg Katwijk-Leiden, de verlegging/verdieping van de N206 ter hoogte van project Duinvallei en de aansluiting op de projecten Locatie Valkenbrug en 't Duyfrak.	Over de genoemde ontwikkelingen is nog geen besluit genomen. Om die reden is met die ontwikkelingen geen rekening gehouden in de geluidberekeningen. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A085	De veel gebruikte ontsluiting van bedrijventerrein De Woerd en de Zijlhoek komt in het plan te vervallen. Al het verkeer moet in de nieuwe situatie gebruik maken van de knoop Valkenburg 2 en vloeit af via de Voorschoterweg en de Hoofdstraat. Dit is volgens indiener onacceptabel. De gekozen	Dit valt buiten de scope van het project RijnlandRoute. De provincie is in bestuurlijk overleg met de gemeente Katwijk om hiervoor buiten de kaders van de ruimtelijke procedure een

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	wegvakken worden ingericht als 30 km/uur gebieden, er ontstaat een onacceptabele toename van verkeersbewegingen op de Voorschoterweg en op de Hoofdstraat, er ontstaat een toename van geluid, emissies en is verkeersonveilig. Daarnaast is het laten vervallen van de ontsluiting in strijd met het gemeentelijke beleid om de kern Valkenburg te ontlasten door verkeer zo snel mogelijk naar de N206 te geleiden.	oplossing te vinden.
A085	In het Masterplan Locatie Valkenburg zijn twee extra overkluizingen opgenomen over de RLR ten behoeve van een fiets- en voetgangersoversteek . Deze zijn niet opgenomen in het O-PIP. De overkluizingen zijn essentieel voor een goede ontsluiting van de Locatie Valkenburg en voor de aansluiting op de HOV. Gevraagd wordt om deze overkluizingen op te nemen in het wegontwerp.	In het definitieve PIP zijn langzaam verkeerverbindingen binnen de bestemming Verkeer toegestaan. De bedoelde overkluizingen zijn daarmee planologisch mogelijk.
A086	<p>Komend uit de richting Den Haag-Rotterdam kan het verkeer bovenlangs over de A4 de tunnel in. Er kan dan een minder steile afrit op de A4 richting de tunnel worden gemaakt. Uit de tunnel richting Amsterdam kan de afrit onder de A4 door. Dit heeft het voordeel dat het vrachtverkeer minder geluid maakt richting de bewoners aan de Vlietweg. Tevens heeft dit het voordeel dat de monumentale molen "Zelden van Passé" aan de Meerburgerwatering beter in het zicht blijft en dat de tunnelmond meer kan opschuiven richting de A4 vanwege het feit dat erin dit geval geen steile oprit vanuit de tunnel richting Amsterdam nodig is.</p> <p>Ook hier geldt dat actuele in situ metingen moeten aantonen dat aan alle normen en waarden wordt voldaan. Alleen theoretische berekeningen, zijn voor ons niet voldoende.</p>	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A086	Voor ons is een verhoging van grenswaarden, mede gezien het feit dat wij in een landelijk gebied wonen, niet bespreekbaar. In het licht van "de vervuiler betaald" gaan wij er vanuit dat de provincie tot het uiterste zal gaan om geluidoverlast, zowel binnenshuis als buitenshuis, te voorkomen. Dit geldt niet alleen voor de uiteindelijke situatie, maar ook voor de omstandigheden tijdens de aanleg van de infrastructuur.	Er is ter plaatse van genoemd adres geen sprake van verhoging van grenswaarden. Ten opzichte van de geldende geluidbelasting is er in de plansituatie geen toename. Voor de aanlegfase geldt dat een omgevingsvergunning zal worden aangevraagd waarbij onder meer aandacht wordt besteed aan het beperken van overlast voor de omgeving.
A086	We zijn blij dat het fietspad langs de toegangsweg naar Vlietland is geschrapt. Het huidige fietspad Voorschoten - Zoeterwoude door Vlietlanden moet worden omgelegd vanwege de aansluiting RLR/A4. Van het betreffende fietspad wordt op dit moment heel weinig gebruik gemaakt. De nieuwe verbinding langs het volkstuintencomplex tussen de A4 en de Vlietweg is een adequate vervanging voor de huidige verbinding. Als de hekken van dit fietspad worden weggehaald (er zijn reeds	Het fietspad langs de toegangsweg naar Vlietland is opgenomen in de scope. De provincie is van mening dat een fietsroute via de Hofvlietweg beschikbaar moet blijven (zoals nu ook het geval is). In tegenstelling tot eerdere ontwerpen is er in het huidige ontwerp een vrijliggend fietspad langs de Hofvlietweg

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	veeroosters aangebracht) kan het uitstekend dienen als alternatief voor het fietspad langs de RLR. Tevens scheelt dit veel in de overlast voor de bewoners langs de Vlietweg en in de kosten van de aanleg.	opgenomen. Fietsers op de hoofdrijbaan is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk.
A086	De voorgestelde geluidwerende voorzieningen (dijkjes met begroeiing en andere landschappelijk aantrekkelijke oplossingen, bomen en bossages) houden geen geluid tegen. Geluid wordt door beplanting eerder versterkt vanwege de terugkaatsing. Geluidwering werkt alleen als deze helemaal geluiddicht is met een scherpe bovenrand zodat het geluid ook niet de kans krijgt af te buigen. Ook moeten er in de nabijheid van de geluidwerende voorzieningen geen hoge bomen etc. staan, want dan wordt het geluid alsnog teruggekaatst richting aarde.	Maatregelen voor landschappelijke inpassing zijn niet betrokken als geluidreducerende maatregel in het akoestisch onderzoek. Uit het akoestisch onderzoek blijken ter plaatse van de A4 geen extra geluidwerende voorzieningen noodzakelijk.
A086	In het O-PIP wordt de Hofvlietweg verlegd over het tunneldak. Dat is bijna door de achtertuinen van bewoners van de Vlietweg. Door de aanzienlijke hoeveelheid autoverkeer overdag, 's avonds en 's nachts, zal de geluids- licht- en milieuoverlast voor ons als bewoners zeer toenemen. Handhaving van het huidige tracé is voor ons de beste optie.	Met het verlengen van de tunnel komt ook de omgelegde Hofvlietweg op grotere afstand van de Vlietweg te liggen, met alle milieuvordelen van dien. De Hofvlietweg op het huidige tracé handhaven is financieel niet mogelijk.
A088	Cliënten willen graag schriftelijk op de hoogte worden gesteld van de gevolgen die het besluit voor hen zal hebben en op welke wijze zij zullen worden gecompenseerd c.q. op welke wijze hun belangen zijn gewogen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie. De provincie is in contact getreden met indieners en heeft hen op de hoogte gesteld van de gevolgen van de realisatie van de RijnlandRoute.
A088	In alle bijlagen bij het O-PIP wordt niets overwogen over het feit dat aan de Ommedijkseweg 10 huizen en een autodemontagebedrijf van 10.000 m2 zullen moeten worden verwijderd. Dit is slechts uit de plankaart af te leiden. De belangen van mijn cliënten zijn door u zichtbaar niet onderkend, niet onderzocht en niet afgewogen.	Dit deel van de zienswijze heeft betrekking op het OTB A44. Vanwege de realisatie van de RijnlandRoute - in dit geval specifiek vanwege het herstel van de Ommedijkseweg en de realisatie van een watergang - is het amoveren van de tien woningen noodzakelijk. Dit standpunt is voorafgegaan door een gedegen afweging. Het voornemen tot aankoop is per brief gecommuniceerd met de bewoners. Daarnaast zijn en worden gesprekken gevoerd. Het sloopbedrijf kan blijven bestaan.
A088	Indien de woningen verdwijnen, wensen cliënten geen geluidswand die de zichtbaarheid van hun bedrijf wegneemt. Ook tijdens de werkzaamheden aan de weg dient de zichtbaarheid en de bereikbaarheid voor klanten en leveranciers te worden gewaarborgd.	Uit berekeningen blijkt dat ter plaatse van het bedrijf langs de A44 geen geluidschermen noodzakelijk zijn. Er is dan ook geen afname van zichtbaarheid. Bij het bepalen van maatregelen wordt alleen gekeken naar de geluidsgevoelige bestemmingen,



Nr	Zienswijze	Beantwoording
		bedrijven behoren niet tot deze categorie. Bij het bepalen van de maatregelen speelt de zichtbaarheid van het bedrijf ook geen rol, wel of er sprake is van de aanwezigheid van woningen. Ter plaatse van het bedrijf van indiener zijn aan diens zijde van de A44 geen geluidschermen voorzien. Er is dan ook geen afname van zichtbaarheid.
A088	Cliënten worden al jaren onevenredig geluidsbelast, en door dit besluit verergert de belasting. U dient na te gaan of dit wel aanvaardbaar is, omdat nu reeds extreme gevolgen optreden van de geluidsoverlast binnen en buiten (onder andere ernstige slaap- en concentratieproblemen).	Vanwege de verbreding van de A44 en de aanleg van het knooppunt Ommedijk komen deze woningen midden in het trace te liggen en kunnen deze woningen niet gehandhaafd blijven. Als gevolg van de beoogde sloop is deze zienswijze op het thema geluid naar oordeel van de provincie ook niet langer relevant
A088	Ook worden cliënten door de directe nabijheid van de A44 al onevenredig bloot gesteld aan fijnstof. Het is volstrekt onaanvaardbaar hier nog verdere hinder aan toe te voegen. Hierover ontbreekt iedere afweging van uw zijde.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A088	Indiener is van mening dat delen van de RLR en A44 in het O-PIP i.p.v. OTB A44 (en vice versa) geregeld zouden moeten worden.	De door indiener aangehaalde redenatie is niet correct. De reden van het gebruik van het instrument tracébesluit ter plaatse van de A44 (incl. aansluitingen) vloeit voort uit de Tracéwet en niet uit de Nota Mobiliteit.
A088	Er is sprake van extreme waardedaling van de woningen en het bedrijf door het plan, waardoor nu al sprake is van een ernstige financiële situatie. Ook voor deze problematiek houden cliënten u aansprakelijk.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A088	Indiener noemt een aantal punten, te weten 17 t/m 20: de kosten baten berekening en financiële onderbouwing van ZNB is niet voldoende berekend. Het bevat nog vele onzekerheden en posten die niet zijn opgenomen	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Economische uitvoerbaarheid, alternatievenafweging en verkeer
A088	De MKBA is onvoldoende: de geplande woningbouw zal door vergrijzing en de aanhoudende crisis niet meer plaats gaan vinden. De verkeersprognoses zijn echter wel samengesteld op basis van doorgaande bevolkingsgroei en woningbouw.	In 2012 is een MKBA opgesteld waarin de alternatieven Zoeken naar Balans en Churchill Avenue zijn vergeleken. In zowel het hoge GE-scenario als het lage RC-scenario scoort het alternatief Zoeken naar Balans gunstiger dan het alternatief Churchill

Nr	Zienswijze	Beantwoording
		<p>Avenue. Het MKBA heeft samen met o.a het MER een rol gespeeld in de keuze voor het voorkeursalternatief. Zie hiervoor ook de Nota Voorkeursalternatief RijnlandRoute. Een heroverweging is niet aan de orde, ook de verkeersintensiteiten geven hiertoe geen aanleiding. Het resultaat van de huidige verkeersberekeningen (NRM) levert voor de nieuwe verbinding A4-A44 vergelijkbare intensiteiten op. Dit betekent dat er ongeveer een gelijk aantal toekomstige gebruikers wordt voorspeld voor de toekomstige nieuwe verbinding. De verkeerskundige baat (reistijdwinst en betrouwbaarheid) zal derhalve ook een zelfde orde grote bedragen als in de oorspronkelijke MKBA. De gehanteerde groeiscenario's zijn nog steeds valide en de omvang van het verkeer zal in 2030 zeker binnen de bandbreedte van de beide WLO – scenario's GE en RC vallen. Binnen de MKBA is ook een scenario met lagere groei (gelijkvormig aan een RC-scenario) doorgerekend.</p>
A088	<p>Nu de kosten-baten van alternatief Churchill Avenue niet volledig in beeld zijn gebracht (zie paragraaf 5.1.1. Nota voorkeursalternatief pagina 13) en ook de kosten-baten van het alternatief Zoeken Naar Balans niet volledig in beeld zijn gebracht (zie de punten 16 t/m 21 hierboven) hebt u in redelijkheid geen beslissing kunnen nemen voor het éne of het andere alternatief. Er is niet voldoende onderzoek naar de feiten door u verricht.</p>	<p>Voor de keuze van het voorkeursalternatief was sprake van meer dan voldoende onderscheidende (beslis)informatie. Dat er volgens reclamant sprake is van niet volledig onderzoek doet hier geen afbreuk aan en is ook niet van invloed op de keuze van het voorkeursalternatief. In aansluiting hierop wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging</p>
A088	<p>In aanvulling daarop merken cliënten op, dat de gekozen variant Zoeken naar Balans Optimaal, niet is onderzocht in het MER. Dit had volgens cliënten wél moeten gebeuren om een goede afweging te kunnen maken.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A089	Indieneren zijn tegen de gekozen variant. Variant Churchill Avenue is beter.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
A089	De overheid handelt onzorgvuldig door O-PIP en O-Tracébesluiten niet gelijktijdig ter inzage te leggen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
A089	Het woonklimaat van zienswijzeindieners zal door de nabijheid van de verdiepte weg en tunnelmond verslechteren.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Geluid en luchtkwaliteit. Er zijn berekeningen uitgevoerd waaruit blijkt dat er geen overschrijdingen zijn van de wettelijke normen. Er is gekozen voor een verdiepte ligging en een geboorde tunnel om het woonklimaat te beschermen.
A089	De RLR verstoort een rust-, leef- en fourageergebied van zilverreiger, lepelaar en boerenzwaluw.	De aanleg van de weg zal van invloed zijn op de natuurwaarden in de polder. Een deel van de polder wordt ongeschikt als rust, leef en fourageergebied. De nadelige effecten zijn onderzocht en maatregelen om de effecten te mitigeren zijn beschreven in het Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute en opgenomen in het landschapsplan dat zal worden uitgevoerd bij de aanleg van de weg.
A089	De provincie is vaag en geeft te weinig informatie over de voorgenomen aanbestedingsfase.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
A089	Het gekozen alternatief leidt tot waardedaling van de woning van indiener.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A090	Het ontwerp gaat voorbij aan de relevante ruimtelijke ontwikkelingen als de beoogde HOV-buslijn, de fietssnelweg Katwijk - Leiden, de verlegging/verdieping van de N206 ter hoogte van project Duinvallei en de aansluiting op de projecten Locatie Valkenburg en 't Duyfrak. Dit is echt noodzakelijk om het totale pakket goed in te passen en alle effecten zichtbaar in beeld te brengen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Scope
A090	Het herstellen van de verbinding Voorschoterweg deel zuid van N206 naar de nieuwe aansluiting aan de zuidzijde als gevolg van de realisatie van de RijnlandRoute, ontbreekt. Dat is ongewenst en gaat leiden tot een verkeersinfarct en een toename van vrachtverkeer direct langs een nieuwe woonwijk.	Dit valt buiten de scope van het project RijnlandRoute. De provincie is in bestuurlijk overleg met de gemeente Katwijk om hiervoor buiten de kaders van de ruimtelijke procedure een oplossing te vinden.
A090	In het O-PIP RLR worden geluidsschermen onacceptabel hoog gemaakt (maximaal 4 meter). Dit leidt tot ernstige aantasting van de gebiedskarakteristiek en staat op gespannen voet met het uitgangspunt van behoud van uitzicht op de duinen en het voormalige vliegveld. Daarom moeten de geluidsschermen zo weinig mogelijk effecten hebben op het uitzicht. Door meer maatregelen aan de bron, zoals een verdiepte aanleg van minimaal 3 meter of een transparante uitvoering van de geluidsschermen.	De verdiepte ligging is voor het PIP onderdeel van het ontwerp en meegenomen in de geluidberekeningen voor het PIP. De vier meter hoge schermen zijn resultaten van het afwegingskader waarbij naast reductie van geluidhinder ook afweging plaatsvindt van financiële aard. Dit betekent dat er binnen de wet ruimte is om op basis van financiële afwegingen niet alle knelpunten weg te nemen, omdat de extra kosten in relatie tot de te behalen geluidswinst onevenredig hoog zijn. Het is echter niet zo dat er binnen de wet een vrije keuze is om geen of significant lagere schermen aan te leggen, de bescherming van het individu of groepen individuen die te maken hebben met geluidsknelpunten gaat voor op bijvoorbeeld landschappelijke waarden zoals uitzicht. Slechts in uitzonderlijke gevallen waar sprake is van een breed draagvlak is het mogelijk hiervan af te wijken. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A090	In het Masterplan Locatie Valkenburg zijn 2 extra overkluizingen opgenomen over de RijnlandRoute ten behoeve van een fiets- en voetgangersoversteek, ter plaatse van Broekweg- Oude Broekweg en de Landgoederenroute (provinciaal fietspadenplan, F271). In het O-PIP RLR zijn deze overkluizingen onmogelijk gemaakt. Ik verzoek u om bij vaststelling van het O-PIP RLR deze overkluizingen planologisch mogelijk te maken.	In het definitieve PIP zijn langzaam verkeerverbindingen binnen de bestemming Verkeer toegestaan. De bedoelde overkluizingen zijn daarmee planologisch mogelijk.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A090	De verkeersintensiteiten voor het geluidrapport, ontleend uit het NRM2013-verrijkt, maken geen onderdeel uit van de bijlagen. Daardoor zijn stellingen als dat de verkeerstoename op wegen - die op het plangebied aansluiten - niet relevant zijn voor geluid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid, niet te verifiëren. Een volledig verkeersmodel ontbreekt in de bijlagen en uit de beschikbaar gestelde Informatie vallen die effecten niet af te leiden. Conclusie: Gezien het bovenstaande acht ik het O-PIP RLR in strijd met een goede ruimtelijke ordening en een zorgvuldige voorbereiding van een besluit.	Dat is in deze fase ook niet gebruikelijk. De informatie is echter wel te vinden op <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a> en is in de volgende fase ook weer op die locatie gepubliceerd.
A092	Het gekozen alternatief leidt tot waardedaling van de woning van indiener.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A092	Onze huizen aan de Gerda Brautigamsingel zijn gericht op het uitzicht naar de polder. Dit blijkt uit het feit dat de meeste voortuinen zitjes hebben om van het mooie uitzicht te kunnen genieten. De RijnlandRoute zal een negatieve invloed hebben op dit deel van ons woongenot. Daarnaast maakt de toename van geluid en fijnstof het niet meer mogelijk om met open ramen en deuren te leven en te slapen. Bovendien betekent de toename van fijnstof voor mij als astma-patiënt, dat ik voor behoud van mijn gezondheid in de toekomst zal moeten gaan verhuizen. Daarom benadruk ik dat ik de RijnlandRoute niet wil horen, zien of ruiken.	Uit de onderzoeken is gebleken dat er geen overschrijdingen plaatsvinden van de geldende normen van lucht en geluid ter plaatse van Gerda Brautigamsingel en er geen sprake is van een gezondheidseffect. Dit komt overeen met de conclusie uit de gezondheidseffectscreening (GES) zoals deze is uitgevoerd in het kader van het MER. Door de verdiepte ligging wordt de landschappelijke impact van de RijnlandRoute geminimaliseerd.
A092	Concreet stel ik voor dat de snelheid op de A44 tussen de N44 en de knoop Leiden West wordt verlaagd en de boortunnel wordt verlengd tot aan het knooppunt Maaldrift.	Het project RijnlandRoute is voor de wegbeheerder van de A44 (Rijkswaterstaat) geen aanleiding om de snelheid op de A44 aan te passen. Dit past niet binnen het kabinetsbeleid. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A092	De provincie heeft geen aanvulling op het in 2012 gemaakte milieueffectrapport laten maken, terwijl de RijnlandRoute intussen tal van aanpassingen heeft ondergaan met andere effecten op de omgeving.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
A092	De prognoses voor de RijnlandRoute (w.b. (beroeps)bevolking, woningbouw, kantoren, bedrijfsterreinen, verkeersontwikkeling e.d.) zijn overdreven.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer
A092	Indiener stelt eisen aan de vraagspecificatie over het behoud van uitzicht en het voorkomen van hinder tijdens bouw.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A092	Een goede verantwoording van de keuze voor de RijnlandRoute ontbreekt, temeer omdat niet wordt uitgelegd waarom niet volstaan kan worden met een beperkt aantal maatregelen op de bestaande N206-route.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
A092	De financiën zijn niet dekkend en nog niet geregeld. Daarom vind ik het van belang dat de slechte financiële onderbouwing niet ten koste mag gaan van de overlast beperkende maatregelen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Economische uitvoerbaarheid
A092	Graag beplanting gebruiken waardoor ons uitzicht op de groene omgeving behouden blijft. Verder verwacht ik dat u bij de aanbesteding in de vraagspecificatie de randvoorwaarde opneemt dat de aannemer(scombinatie) met de bewoners en de indieners van zienswijzen in overleg gaat over de daadwerkelijke invulling van de landschappelijke invulling (indien u dat 'aan de markt' overlaat).	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Landschap en aanbestedings- en uitvoeringsfase
A094	Indiener maakt bezwaar tegen de aansluiting van de RLR op de A4 met dubbele flyover. Dit geeft extra en onnodige overlast op de woning, verpest het landschap, zorgt voor extra geluid, licht en fijnstof. Een dubbele fly-over moet worden voorkomen. Een verbinding onderlangs de A4 is een beter alternatief.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A094	De ter visie legging van het O-PIP en de tracébesluiten loopt niet parallel. Daarom kunnen wij de relatie tussen het OTB en het O-PIP niet overzien en hebben wij geen zicht op mogelijk cumulatieve gevolgen van beide plannen, m.n. voor geluid en lucht, op onze woning.	Voor de beantwoording van de zienswijzen wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Procedure en geluid
A094	De akoestische modellen voor onderdeel 1 en 2 zijn gescheiden van 3 en houden geen rekening met opgetelde effecten. Zo is een aantal woningen aan de Vlietweg in Leiden aangemerkt als woningen waarvoor op basis van de verlegging van de Hofvlietweg de geluidsgrenzen worden overschreden. Tussen onze woning en deze woningen ligt alleen de Vliet, een geluidsdrager. Het toevoegen van 2 Fly overs – de hoogste op negen meter hoogte – zal hier zeker veel geluid aan toevoegen.	Vanwege de rijksweg A4 is de geluidsbelasting op de woningen bepaald. De berekening voor de Hofvlietweg is in het kader van het PIP herzien, vanwege wijzigingen in het wegontwerp. Er blijken geen overschrijdingen van ten gevolge van A4 en de Hofvlietweg. Er behoeven dan ook geen hogere waarden te worden aangevraagd. Er is ook geen sprake van opgetelde effecten. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A094	Het MER kan niet meer voldoen als basis voor besluitvorming, omdat de tunnallengte en de tracés veranderd zijn.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
A094	Op geluidskaart 4.28 Hofvlietweg zijn verschillende woningen aan de Margaretha Fergusonhof niet als bestaande bouw ingetekend. Ook zijn de woningen en appartementen aan de M. Vasalisstraat in	Dit is correct en betreft een omissie die in de berekeningen in het kader van het PIP is hersteld.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	Voorschoten, eveneens aan de Vlietoever, niet gemeten en juist weergegeven en daardoor niet op een juiste wijze meegenomen in de berekeningen behorend bij het voorgestelde hogere grenswaardenbesluit.	
A094	De verlegging van de Hofvlietweg geeft (extra) geluidsoverlast en lichtvervuiling aan onze woning. Wij vragen u aanvullende maatregelen te treffen: aanpassen van het tracé van de Hofvlietweg onder de RijnlandRoute door, aarden wallen van 2 meter hoog, stil asfalt of andere oplossingen.	Met het verlengen van de tunnel komt ook de omgelegde Hofvlietweg op grotere afstand van de Vlietweg te liggen, met alle milieuvoordelen van dien. Het doortrekken van de Hofvlietweg onder de RijnlandRoute door is financieel niet haalbaar.
A094	De tunnelmond Oost zo dichtbij onze woning, geeft geluid-, licht- en fijnstofoverlast. Wij vragen om passende maatregelen om onze gezondheid en leefbaarheid te waarborgen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Geluid en luchtkwaliteit
A094	Indiener maakt bezwaar tegen de verlegging van de Hofvlietweg als reconstructie. De weg wordt op plaatsen 800m verlegd. Dit moet gezien worden als aanleg van een nieuwe weg en zo ook behandeld worden in het geluidsmodel.	De Hofvlietweg is terecht beoordeeld als reconstructie. Overigens zou ook in een beoordeling als nieuwe weg geen overschrijding plaatsvinden van de grenswaarde. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A095	De afrit t.a.v. de Voorschoterweg leidt het (vracht)verkeer via een 30-km weg !!	Dit valt buiten de scope van het project RijnlandRoute. De provincie is in bestuurlijk overleg met de gemeente Katwijk om hiervoor buiten de kaders van de ruimtelijke procedure een oplossing te vinden.
A095	Indiener vindt hetgeen voorligt een onvoldoende doordacht plan, waarbij totaal geen rekening is gehouden met de punten die vanuit de woongemeenschappen in de Gemeente Katwijk bij de verschillende informatierondes zijn aangegeven.	De provincie betreurt het dat indiener van mening is dat er geen rekening is gehouden met punten die tijdens de informatierondes zijn aangegeven. De opgehaalde informatie is waar mogelijk betrokken in het project en heeft geleid tot onder meer een betere inpassing van de RijnlandRoute.
A095	Het plan is niet in samenhang met de aan te leggen HOV + reeds geplande overkluizingen en aansluitingen van (provinciale) fietsroutes.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Scope
A095	Grote geluidsschermen op verschillende lokaties ter hoogte van de woonkern Valkenburg is een ernstige aantasting van het leefmilieu.	De geluidreducerende voorzieningen zijn het resultaat van het afwegingskader waarbij naast reductie van geluidhinder ook

Nr	Zienswijze	Beantwoording
		afweging plaatsvindt van financiële aard. Dit betekent dat er binnen de wet ruimte is om op basis van financiële afwegingen niet alle knelpunten weg te nemen, omdat de extra kosten in relatie tot de te behalen geluidswinst onevenredig hoog zijn. Het is echter niet zo dat er binnen de wet een vrije keuze is om geen of significant lagere schermen aan te leggen, de bescherming van het individu of groepen individuen die te maken hebben met geluidsknelpunten gaat voor op bijvoorbeeld landschappelijke waarden zoals uitzicht. Slechts in uitzonderlijke gevallen waar sprake is van een breed draagvlak is het mogelijk hiervan af te wijken. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A095	De ontsluiting van de N206 naar "Nieuw Valkenburg" is nu gesitueerd t.h.v. Duinzicht. Dit geeft een dusdanige vermindering van leefmilieu voor de bewoners van Joght II, dat dit niet acceptabel is. Waarom geen aansluiting bij de N441? Scheelt enorm in kosten.	In de Nota voorkeursalternatief is het alternatief " Zoeken naar Balans" gekozen met daarin twee aansluitingen voor de nieuwbouwlocatie Valkenburg. Zie verder de thematische beantwoordingen: Scope, geluid en landschap
A096	Ten aanzien van de aansluiting van de RLR op de A4 suggereert indiener het volgende. Door de aansluitbaan i.p.v. rechtsom linksom, onder het kunstwerk van de rijbaan A4 richting RijnlandRoute / Katwijk, mee te voeren is minder ruimte nodig en wellicht een besparing in aanlegkosten te bereiken.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp. Het door indiener genoemde voorstel is kostbaarder en heeft meer ruimtelijke impact.
A097	Indiener sluit zich aan bij de zienswijze van de gemeente Katwijk.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijze.
A097	Indiener wil graag zien dat de aantallen van bewoners tellen in geval van belangenafweging. Als aanwonende in hoogbouw zou indiener technisch gezien meer rechten verwezenlijkt kunnen zien dan de vakbekwame aanwonende van de Brautigamsingel in Leiden, die met hun vakkennis de route ver van hun bed in het weiland hebben gedirigeerd. De luchtkwaliteit verslechtert als gevolg van de route in het Katwijkse deel van de route. Dit is slecht voor de gezondheid van de duizenden leerlingen en hun leraren die op de school en in de buitenruimte verblijven. De belangen van deze groep zouden als dringender gewogen moeten worden dan die van het aan de Brautigamsingel die daar niet	Er is in de rapporten over milieugevolgen onderzoek uitgevoerd op hoog detailniveau. Er is beschouwd wat de effecten zijn en of er wordt voldaan de wettelijke normen. Invloed van bewoners speelt daarbij geen rol.



Nr	Zienswijze	Beantwoording
	verplicht verblijven. Als bewoner van dichterbevolkt gebied wil ik graag dezelfde onderhandelingsruimte.	
A097	Indiener geeft aan dat de geluidsbelasting op diens (hoogbouw)woning sterk toeneemt. Met betrekking tot geluidsoverlast is gemeten met ondeugdelijke meetwijzen en een ondeugdelijk dossier en door het bestuursrecht als ongegrond afgedaan, inzake de voorwaarden t.a.v. evenementen.	Het adres valt buiten het wettelijk te onderzoeken gebied.
A097	<p>Gestelde vragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Hoe is de fijnafstelling van de fijnstof en geluidsproductie van het verkeer geregeld voor indiener</li> <li>2. Is er sprake van milieuzone of geen toegang voor motorrijders op twee wielen?</li> <li>3. Komt er trajectadviesnelheid?</li> <li>4. Komt er een SMOG alarm voor aanwonenden?</li> <li>5. Hoe het geluid langs de hoogbouw resoneert is nog niet met hoogbouwreferentie gemeten</li> <li>6. De fijnstofmetingen zijn niet up to date</li> <li>7. Goed gedrag moet beloond worden. Als het vervoersmiddel of de gebruiker de norm niet kan medehandhaven dan kan middels controle ongewenste gebruikers uitgesloten of beboet kunnen worden. Mogelijkheden zijn verder snelheidsaanpassing of uitstroomroutes (die zitten nu niet in het plan)</li> <li>8. Waar kan ik klagen over overmatig geluidsoverlast door met name motorrijders?</li> <li>9. Zijn er piekoplossingen?</li> <li>10. Zijn de plannen toekomstgericht en zonder gezondheidsschade?</li> <li>11. Is er normaanpassing en eerlijke inzet van argumenten?</li> <li>12. Botst de regelgeving niet?</li> <li>13. Welke vervolgadvisen zijn er voor scholen en welke buitenruimte en andere compensatie is er te vinden binnen het overheidsbudget?</li> <li>14. Hoe wordt de fijnstofuitstoot geminimaliseerd ongeacht het weer?</li> </ol>	<p>De provincie beperkt zich in de beantwoording van de zienswijze tot de gestelde vragen die relevant zijn voor het plan dat voor ligt. Het merendeel van de vragen is projectoverstijgend.</p> <p>3) er zullen op het tracé van de RijnlandRoute maximum snelheden gelden. Voor de verbinding tussen de A4 en A44 zal bijvoorbeeld een maximum snelheid gelden van 80 km/u.</p> <p>5) bij de geluidberekeningen is rekening gehouden met de bebouwing nabij het beoogde tracé van de RijnlandRoute. Indiener wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid</p> <p>6) het is voor de provincie onduidelijk waar de mening van indiener op is gebaseerd. Indiener wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit</p> <p>10) de RijnlandRoute is toekomstgericht en valt binnen de geldende wettelijke normen en kaders.</p> <p>11) de provincie is van mening dat er een eerlijke inzet van argumenten wordt gehanteerd. Normaanpassingen zijn er niet</p> <p>13) ervan uitgaande dat indiener doelt op compensatie vanwege de luchtkwaliteit (fijn stof), wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A097	<p>Overige vragen van indiener:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Welke rapportage anno 2014 ondersteunen en realiseren de rechten van indiener?</li> <li>▪ Is de omgevingsvergunning Parnassia per 2015 al bekend of aangepast?</li> </ul>	<p>Voor de uitvoering van het project RijnlandRoute moeten alle lopende vergunningen in de directe omgeving in beeld worden gebracht, zo ook de omgevingsvergunningen. Waar de plannen en/of beoogde werkzaamheden van de RijnlandRoute in strijd zijn met vigerende vergunningen, moet hier rekening mee worden gehouden c.q. worden aangepast. Hierover vindt afstemming plaats met de vergunninghouder en de betreffende vergunningverlener. In hoeverre dit ook van toepassing is op de omgevingsvergunning Parnassia is nu nog niet bekend.</p>
A097	<p>Waar zijn de argumenten voor de toekomstbestendigheid van de route? De prognose is economische groei van de regio. Doch deze mag de belangen van de inwonenden niet versluieren. Met de computertechniek en up to date meetmethodes kun je flexibel de toekomstige inrichting realistisch organiseren. Informatie hierover is een volwassen beargumentering over goed gedrag. Wat je een toekomstige generatie mag aanbieden in naam van elke weggebruiker met dezelfde wetgeving. Graag wil indiener in de praktijk dus geluid, fijn stof en weggebruik in het belang van nu en straks geregeld zien. Indiener wil daarnaast graag horen wanneer deze informatie binnen de procedure beschikbaar is en welke gevolgdvieszen er zijn om alle mogelijkheden en kansen voor iedereen zo goed mogelijk in te zetten.</p>	<p>Metingen zijn niet wetmatig, omdat deze van zeer veel en wisselende factoren afhankelijk zijn.</p> <p>Voor de verdere beantwoording wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Alternatievenafweging, nut en noodzaak, geluid en luchtkwaliteit.</p>
A099	<p>Aangegeven wordt dat door de aanleg van de RLR een ontoelaatbare geluidstoename ontstaat op het terras en in de woning van indiener.</p>	<p>In de wijk Stevenshof is in het kader van de Wet geluidhinder geen sprake van overschrijding van de maximaal toegestane ontheffingswaarden. In het kader van de Wet milieubeheer (TB) is sprake van een lichte overschrijding op een beperkt aantal adressen. Een terras is op grond van de Wet geluidhinder geen geluidgevoelig object. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid</p>
A099	<p>Aangegeven wordt dat door de realisatie van de verlichting langs de RLR er lichtverontreiniging ontstaat voor het vogelbroedgebied.</p>	<p>Uitgangspunt is om speciale verlichting toe te passen ter plaatse van in ieder geval de delen van het wegtracé die buiten het bebouwde gebied liggen. Hiermee kan de lichtuitstraling naar de omgeving beperkt worden.</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A099	Indiener geeft aan dat door de aanleg van de RLR de luchtkwaliteit verslechterd in zijn woning, mede gezien de overheersende zuid-westelijke windrichting.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A101	Een goede verantwoording van de keuze voor de RLR ontbreekt tot op heden. De prognoses wat betreft bevolkings- en verkeersontwikkeling zijn achterhaald.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Verkeer en alternatievenafweging
A101	De landschappelijke waarde van de Papenwegse polder en de Stevenshofjespolder wordt aangetast. Het agrarische karakter van dit gebied moet behouden blijven. Het gebied wordt door de weg doorsneden en bij de tunnelmond wordt een bouwwerk gerealiseerd. Dit tast het landschap aan.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap
A101	Door de aanleg van de RLR verslechtert het woonklimaat, m.n. op het gebied van geluidsbelasting (toename) en luchtkwaliteit (verslechtering). De geluidsbelasting is hoger dan de maximale ontheffingswaarde. Het is belachelijk dat er hogere grenswaarden worden verleend.	In de wijk Stevenshof is in het kader van de Wet geluidhinder geen sprake van overschrijding van de maximaal toegestane ontheffingswaarden. In het kader van de Wet milieubeheer (TB) is sprake van een lichte overschrijding op een beperkt aantal adressen. Er worden geen maximale ontheffingswaarden overschreden. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A101	Door de aanleg van de RLR zal de waarde van de woning van indiener dalen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A101	Indiener wil dat de boortunnel wordt doorgetrokken langs de Stevenshof tot en met de vaart bij de Stevenshofjesmolen. Hierdoor zal de tunnelmond minder overlast leveren voor de bewoners van de wijk Stevenshof en kan het polderwatersysteem ongemoeid gelaten worden. Mocht de ondertunneling niet doorgaan, dan wil indiener dat de weg op een diepte van 6 meter komt te liggen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A101	Door de aanleg van het fietspad worden het weidevogelgebied en de daarbij horende beschermde vogelsoorten, verstoord. Dit is niet gewenst.	Bij de inrichting van het landschap is rekening gehouden met de aanwezige flora en fauna, waaronder weidevogels. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap
A101	Wordt de RLR toch aangelegd door het weidevogelgebied, dan wil indiener dat er een bosrand wordt aangelegd langs de weg om geluidsoverlast te verminderen en fijn stof af te vangen.	De RijnlandRoute wordt verdiept aangelegd in de Papenwegsepolder daarmee wordt de verstoring al voor een deel verminderd. Het polderlandschap wordt zoveel mogelijk

Nr	Zienswijze	Beantwoording
		gehandhaafd rond de tunnelbak.
A103	Indiener is het niet eens met het aanpassen van de normen voor geluid. Aangegeven wordt dat door gebruik te maken van de nieuwste innovatieve oplossingen die er bestaan, zodat bewoners en gedupeerden beter beschermd kunnen worden tegen geluidhinder. Indiener wil dat er door een onafhankelijke partij metingen worden uitgevoerd en vervolgens passende maatregelen worden genomen, i.p.v. dat de bestaande normen worden overschreden.	Er wordt in het kader van geluidhinder altijd uitgegaan van berekeningen en niet van metingen zoals aangegeven in de thematische beantwoording. Er zal altijd moeten worden voldaan aan wettelijk gestelde normen. Er moet wel worden aangegeven of en hoe de geluidbelasting binnen de normen blijft. De maximaal toegestane ontheffingswaarde wordt nergens overschreden. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A103	Indiener is het niet eens met het aanpassen van de normen voor luchtkwaliteit. Aangegeven wordt dat door gebruik te maken van de nieuwste innovatieve oplossingen die er bestaan, zodat bewoners en gedupeerden beter beschermd kunnen worden tegen fijnstof. Indiener wil dat er door een onafhankelijke partij metingen worden uitgevoerd en vervolgens passende maatregelen worden genomen, i.p.v. dat de bestaande normen worden overschreden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A103	Indiener geeft aan de zienswijze op een nader moment te willen aanvullen.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
A103	Indiener maakt bezwaar tegen de manier waarop gecommuniceerd is met betrokkenen, en met name met gedupeerden. Geadviseerd wordt om de procedure stop te zetten en een gedegen communicatieplan uit te schrijven en te implementeren.	De provincie hecht belang aan zorgvuldige communicatie. Het projectteam heeft veel participatieavonden in het gebied georganiseerd om in dialoog te komen met direct betrokkenen. Als basis voor de participatie en communicatie is een communicatieplan gemaakt dat is geïmplementeerd. Dit plan is per fase geactualiseerd. Ook voor de volgende fase van het project is een communicatieaanpak opgesteld.
A103	Aangegeven wordt dat er teveel documenten behoren bij het plan om door te kunnen nemen in zes weken tijd en om hierdoor een volledige zienswijze in te kunnen dienen.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
A103	Er wordt bezwaar gemaakt tegen de ligging van de huidige tunnelmond. Er wordt een nader onderzoek gewenst naar de mogelijkheid om de boortunnel te verlengen, zodat deze zo dicht mogelijk bij het knooppunt Maaldrift komt te liggen. Een voorbeeld hiervan is de Hubertustunnel.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A103	Indiener heeft geconstateerd dat de keerlus ter hoogte van het koffiehuis 'De Nieuwe/Drie Wilgen' niet meer opgenomen is in het wegontwerp. Indiener maakt bezwaar tegen het feit dat de keerlus is verdwenen en dat dit niet met hen is overlegd.	Een keermogelijkheid is in het ontwerp van de RijnlandRoute toegevoegd.
A103	Aangegeven wordt dat de Zuidwijkse Polder onevenredig wordt getroffen door de aanleg van de 'ZnB' variant. Er is tijdens het onderzoek naar de varianten niet gekeken naar oplossingen om de woningen in 'Vlek 17' als te amoveren woningen aan te wijzen, waardoor de 'ZnB' variant een stuk dicht tegen de Leidse Stevenshof aangelegd kan worden. Hierdoor zou zowel een groot deel van de Zuidwijkse Polder als ook de woningen aan de oostelijke parallelweg gespaard kunnen blijven. Hiermee wordt ook de schade aan de (monumentale) panden voorkomen. Gewenst wordt dat dit alternatief wordt doorgerekend.	De ligging van het tracé ten zuiden van de Stevenshof is bepaald op basis van onder andere ontwerpisen en kosten. De afweging tussen deze en andere aspecten heeft er niet toe geleid dat de woningen in 'Vlek 17' zijn gemarkeerd als te amoveren. Het zou tevens betekenen dat woningen in de Stevenshof zwaarder belast zouden worden met milieu gevolgen. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
A103	Indiener is tegen de 'ZnB' variant en kiest voor het alternatief 'De Churchillavenue'. Geadviseerd wordt om een gedegen probleemanalyse op te stellen, voordat verder gegaan wordt met de inpassingsplanprocedure en de Tracébesluit-procedure. Het wegontwerp dient verbeterd te worden naar aanleiding van de binnengekomen zienswijzen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
A104	In de huidige situatie hebben wij al veel geluidshinder van de A44 bij bepaalde windrichtingen. In het plan wordt voor ons gebied een toename verwacht die men denkt te kunnen compenseren met geluidschermen. Dat zal echter gedeeltelijk werken.	In de geluidberekeningen wordt rekening gehouden met wind. Voor het adres van reclamant geldt dat het geluidniveau in de plansituatie lager is dan in de huidige situatie. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A104	De A44 levert al veel fijnstof en roet in de lucht, wat o.a. goed te merken is bij het schoonmaken van de tuinmeubelen. Volgens recentelijk onderzoek is langdurige blootstelling aan fijnstof ook in lage concentraties levensgevaarlijk. Tot ver onder de Europese norm van 25 microgram per m3 is fijnstof dodelijker dan gedacht. De huidige concentratie zal toenemen met een verkeersweg achter onze achtertuin, ook al ligt die in een verlaagde bak.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A104	Ons uitzicht zal nadelig veranderen. Tijdens de aanleg zal er meer vernietigd worden dan er uiteindelijk weer zal terugkomen. Hoelang zal het duren voor er weer een redelijk 'onaangetast' landschap zal zijn? En in hoeverre is dat nog mogelijk qua verjaagde fauna?	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Landschap en uitvoerings- en aanbestedingsfase
A104	Door de verslechtering van de woonsituatie zal de woning van indiener dalen in waarde.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade

Nr	Zienswijze	Beantwoording
		en nadeelcompensatie.
A104	In 2012 is gewezen op de ontoereikendheid van het kostenoverzicht bij ZnB. De kans bestaat dat het plan flink duurder zal gaan uitvallen. We zijn twee jaar verder en de financiën zijn nog steeds niet dekkend en geregeld.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Economische uitvoerbaarheid
A104	Er is geen aanvulling op het in 2012 gemaakte Milieueffectrapport gemaakt, terwijl de RLR intussen tal van aanpassingen heeft ondergaan met andere effecten op de omgeving.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
A104	De prognoses zijn veel te hoog wat betreft de (beroeps)bevolking, woningbouw, kantoren, bedrijfsterreinen, verkeersontwikkeling en dergelijke. De uitgangspunten voor toekomstige verkeersknelpunten hoeven dus niet zo zwaarwegend te zijn als ze nu voorgelegd worden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer
A104	Een goede verantwoording van de keuze voor de RijnlandRoute ontbreekt, terwijl niet concreet wordt uitgelegd waarom niet volstaan kan worden met een beperkt aantal maatregelen op de bestaande N206-route.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
A105	Door de aanleg van de RLR kan schade ontstaan aan de woning. Indiener zal voorafgaand aan de werkzaamheden een schouwing aanvragen bij een onafhankelijke partij die de woning zal taxeren, die ijkpunten bepaalt (i.v.m eventuele verzakking van de woning) en die detailfoto's maakt van de woning, zodat er aangetoond kan worden dat de schade die zal ontstaan, veroorzaakt is door de provincie. De kosten voor het repareren van de schade, zullen verhaald worden op de provincie.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie en aanbestedings- en uitvoeringsfase
A105	De geluidsbelasting van de omwonenden van de nieuwe weg neemt toe. De manier waarop de geluidsbelasting is onderzocht is niet goed, aangezien er uitgegaan wordt van theoretische modellen en niet van metingen.	Geluidsmetingen aan wegverkeer worden met betrekking tot plannen in de toekomst niet uitgevoerd. De gangbare methode conform de wettelijke voorschriften is de geprognoseerde geluidsbelasting te berekenen (in de toekomst meten is niet mogelijk)
A105	Volgens de provincie is de variant die door de bewoners is aangeleverd te duur om uit te voeren. Echter, de gekozen variant 'ZnB' wordt ook steeds duurder, o.a. door het verlengen van de tunnel. Zijn deze kosten vergeleken met de kosten van het aangeleverde alternatief? Indiener wil dat er een nieuw kosten-baten onderzoek wordt uitgevoerd naar de alternatieven.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
A105	Door de aanleg van de 'ZnB' variant wordt het landschap van het poldergebied aangetast. De groene buffer tussen oprukkende verstedelijking verdwijnt, de koppeling tussen het duingebied en het Groene Hart verdwijnt, broedgebieden van weidevogels gaan verloren. Er is onvoldoende onderzocht wat de	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	invloed is van geluid, fijn stof en verlichting op het gebied (op de flora en fauna) en de bewoners van de polder.	
A105	Indiener adviseert om bij de realisatie van het plan te starten met het oplossen van de belangrijkste knelpunten, zoals de brug bij het Lammenschansplein en de aansluiting op de N206. En niet bij de aanleg van de weg door de polder.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
A105	De provincie heeft op basis van verkeerde verkeersprognoses en ongegronde aannames aangaande de verkeersdrukke besloten om de RLR aan te leggen. Volgens een onderzoek ten behoeve van het plan zal de verkeersdrukke afnemen, mede doordat de doorstroming op de Churchillaan is verbeterd en doordat meer mensen gebruik maken van het 'Nieuwe Werken'. Is de aanleg van de RLR wel nodig als met de correcte gegevens wordt gerekend?	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Nut en noodzaak
A105	De luchtkwaliteit van de omwonenden van de nieuwe weg zal verslechteren. De manier waarop de luchtkwaliteit is onderzocht is niet goed, aangezien er uitgegaan wordt van theoretische modellen en niet van metingen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A105	Door de aanleg van de RLR wordt de woonomgeving van de indiener aangetast (landschap wordt beschadigd, woningen/buren verdwijnen, een directe toegang tot Leiden wordt afgesloten, toename van geluidsoverlast en afname van de luchtkwaliteit). Dit leidt tot waardevermindering van de woning. Indiener wenst hiervoor gecompenseerd te worden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A105	De RLR moet beter worden ingepast in het landschap, zodat deze niet te horen, te zien of te ruiken is. Er moeten afdoende geluidsoverlastverlagende en/of -absorberende maatregelen getroffen worden i.p.v. geluidsschermen (die het geluid weerkaatsen naar andere gebieden). Er moeten maatregelen worden uitgevoerd die de uitstoot van fijn stof en brandstofdampen (m.n. bij de tunnelmond) volledig compenseren.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Landschap, geluid en luchtkwaliteit
A107	Indiener is het niet eens met het vaststellen van een hogere grenswaarde.	Uit het geluidonderzoek blijkt dat voor de woning van indiener geen hogere waarde wordt vastgesteld. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid.
A107	Door de verbreding van de N206 van 2 banen naar 6 banen, komt de weg op nog maar circa 38 meter van indieners woning te liggen. Hierdoor zal ze veel overlast van de weg ervaren, zoals verslechtering van de luchtkwaliteit, toename van de geluidsbelasting en nadelige gezondheidseffecten.	Uit het geluidonderzoek blijkt dat voor de woning van indiener geen hogere waarde wordt vastgesteld. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Geluid, luchtkwaliteit en gezondheid

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A107	Door de verbreding van de N206 zal de waarde van indieners woning dalen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A107	Voor de woning van indiener wordt een geluidsscherm van 3 meter hoog gerealiseerd, waardoor het uitzicht verslechterd.	Door de ligging van de Tjalmaweg verder te verdiepen is een scherm ter hoogte van de woning van indiener niet nodig. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A111	Indiener wil weten waarom de toekomstige zes banen van de N206 voor de 38 woningen, waaronder zijn eigen woning, langs Duinzicht in Valkenburg moeten worden aangelegd.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Alternatievenafweging en nut en noodzaak
A111	Indiener is bang voor geluidsoverlast in zijn woning.	Uit de berekeningen blijkt dat er geen overschrijding is van de normen. Het geluidniveau op de gevel van de woning van indiener is in de huidige situatie hoger dan in de toekomstige situatie. Dit komt door de afscherpende werking van de verdiepte ligging van de Ir.G.Tjalmaweg.
A111	Indiener is bang voor luchtverontreiniging door uitlaatgassen (roet en fijn stof) in zijn woning.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A111	Aangegeven wordt dat het onduidelijk is of er geluidschermen voor de woning van indiener worden geplaatst, wat kan resulteren in waardevermindering van zijn woning.	Door de verdere verlaging van de Tjalmaweg is er ter plaatse van de woning van reclamant geen geluidsscherm nodig. De woning staat ter hoogte van de afrit van het viaduct Valkenburg 1 wat invloed heeft op het zicht.
A115	De verkeersintensiteit zal de komende jaren afnemen, waardoor de weg niet nodig is.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Nut en noodzaak
A115	Het landschap zal worden aangetast voor de aanleg van de RLR, hierdoor zal ook het leefgenot verminderen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap
A115	De financiering van het project is nog niet geregeld.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Economische uitvoerbaarheid



Nr	Zienswijze	Beantwoording
A115	De luchtkwaliteit zal door de aanleg van de RLR verslechteren, wat tot gezondheidsrisico's kan leiden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A115	Het plan bevat teveel documenten om door te kunnen nemen.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
A115	Door de aanleg van de RijlandRoute wordt het uitzicht van indiener geschaad. Hierdoor zal de waarde van de woning verminderen. De waarde van de woningen in de buurt zijn door de mogelijke komst van de RLR al flink gedaald.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A117	Indiener zou graag zien dat de weg verdiept wordt tot 7 meter onder het maaiveld (op gelijke diepte met de weg bij tunneluitmonding en het aquaduct onder de Veenwetering, zonder dat de weg in het tussenstuk naar 4 meter diepte oploopt). Boven de tunnel moeten stempelbalken en horizontale geluidschermen aangebracht worden. De wanden van de tunnelbak moeten voorzien worden van geluidwerend materiaal en het wegdek van stijl asfalt.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A117	Tijdens de aanleg van de RLR zal indiener veel hinder ondervinden in de vorm van geluid, licht, stank, etc. Hierover is veel onzekerheid. Indiener wenst meer informatie over de aanleg van de RLR, meer inspraakmogelijkheden en vooraf gemaakte afspraken over de overlast in de bouwfase. Tevens zal de aanwezigheid van bouwverkeer de flora en fauna van het gebied onherstelbaar aantasten, hiervoor dient een oplossing te komen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
A117	Door de aanleg van de RLR wordt het landschap aangetast. Het weidevogelgebied wordt aangetast, het open zicht op de polder wordt aangetast door de realisatie van zichtverstorende elementen (o.a. verlichting en bouwborden die boven het maaiveld uitkomen) en de duisternis van het gebied neemt af door de verlichting van de weg en de auto.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap
A117	Indiener vraagt de provincie om het weidevogelgebied tussen de RLR en de wijk Stevenshof als weidevogelgebied te behouden en ook de natuurfunctie daarvan te bevorderen in de plannen en de agrariërs dan tevens een goede toegang te geven tot deze resterende weidevogelgebieden. Tevens wordt verzocht om in de Visie Ruimte en Mobiliteit aan dit gebied de hoogste beschermingscategorie te blijven toekennen.	Het compensatiebeleid zoals verwoord in de Verordening Ruimte van de PZH geeft een leidraad voor de aanpak van de compensatie voor verlies aan weidevogelareaal door de aanleg van de RijnlandRoute. Conform de uitgangspunten van dit beleid is het te compenseren oppervlak berekend. Indiener vraagt wat de waarde is van de graslanden tussen de RLR en de wijk Stevenshof te Leiden voor weidevogels na

Nr	Zienswijze	Beantwoording
		<p>aanleg van de weg. De vraag heeft betrekking op de broedparen van de Papenwegse Polder ten zuidwesten van de woonwijk in het gebied dat door de Provincie ZH is aangewezen als belangrijk weidevogelgebied, en de noord kant van de verdiepte ligging van de RijnlandRoute.</p> <p>Binnen het project RijnlandRoute worden twee effecten onderscheiden voor de berekening van de compensatieopgave. Wanneer grasland fysiek verdwijnt is sprake van vernietiging. Vernietigd weidevogelgrasland wordt één op één gecompenseerd. Wanneer geen sprake is van volledig verdwijnen van weidevogelgrasland, maar wel van een effect door de RLR, dan is er sprake van verstoring. Dit wordt gecompenseerd naar de mate van verstoring. Deze verstoring neemt af door mitigerende maatregelen, zoals de verdiepte ligging en het gebruik van geluidreducerend asfalt. Daarmee is de verstoring kleiner naarmate de afstand tot de weg toeneemt. Uit onderzoek blijkt dat weidevogels weliswaar in verminderde dichtheden voorkomen in verstoord gebied, maar niet geheel afwezig zijn.</p> <p>Het gebied aan de rand van de wijk Stevenshof kent een dichtheid aan broedparen waaraan niet direct de verstoringe invloed kan worden afgelezen die uit de wijk verwacht zou worden. Hoewel onderzoek in andere situaties laat zien dat de verstoringe afstand van een woonwijk op weidevogels tot op 1200 meter merkbaar is, lijkt dit hier wellicht niet de belangrijkste bepalende factor voor de vestiging van weidevogels.</p> <p>Of er sprake zal zijn van het geheel ongeschikt worden van dit</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
		<p>gebied voor broedende weidevogels laat zich lastig voorspellen. Bovendien is niet duidelijk of dat effect geheel aan de aanleg van de weg kan worden toegeschreven.</p> <p>Inspreker vraagt zich af of niet op voorhand rekening moet worden gehouden met het totale verlies van het areaal tussen weg en woonwijk. Omdat het effect in deze specifieke situatie moeilijk is in te schatten en deze vraag niet simpel met kan worden beantwoord, is een nieuwe afweging gemaakt voor het te compenseren oppervlak.</p> <p>Naast het areaal dat verdwijnt door de weg en het areaal dat als verstoord wordt aangemerkt en is bepaald op basis van de geluidberekeningen, is het resterende niet als door de weg verstoord beschouwde areaal berekend en meegenomen in de compensatieopgave.</p>
A117	Indiener sluit aan bij de zienswijze van een aantal personen. Zijn eigen zienswijze dient als aanvulling op deze zienswijzen.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijzen.
A117	Als gevolg van het verschuiven van vervoer van gevaarlijke stoffen van de A12 naar de RLR, neemt dit vervoer sterkt toe, evenals het plaatsgebonden en groepsrisico. Ondanks dat dit aan de geldende wettelijke norm voldoet, heeft indiener een onveilig gevoel. De toename van dit verkeer, in combinatie met de windrichting, zorgt ervoor dat indiener 'eerste rangs' woont als er iets gebeurt. Kunnen de hulpdiensten dan op tijd aanwezig zijn? Hierover staat niks opgenomen in het O-PIP. Deze angst kan vervolgens weer voor gezondheidsproblemen zorgen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Externe veiligheid
A117	De aanleg van de RLR en het verkeersplein Maaldrift zullen zorgen voor een hogere geluidsbelasting, met nadelige gezondheidseffecten als gevolg. Dit bezien de overheersende windrichting en verstoring van de nachtelijke en vroeg-ochtendlijke rust.	In de wijk Stevenshof is in het kader van de Wet geluidhinder geen sprake van overschrijding van de maximaal toegestane ontheffingswaarden. In het kader van de Wet milieubeheer (TB) is sprake van een lichte overschrijding op een beperkt aantal adressen. Er worden geen maximale ontheffingswaarden overschreden. In de berekeningen is rekening gehouden met

Nr	Zienswijze	Beantwoording
		meteo gegevens en de verdeling van verkeer over verschillende dagdelen. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A117	Indiener geeft aan dat er naast de kwantitatief te bepalen nadelen er ook gevoelsmatige nadelen zijn. Zoals de invloed van de planvorming en de uitvoering van het plan op het geestelijk welzijn. Daarnaast zijn er nog de mogelijke effecten op de fysieke gezondheid. Hierdoor zijn meer doktersbezoeken, en de daaraan verbonden kosten, niet uit te sluiten.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Gezondheid
A117	De luchtkwaliteit zal verslechteren en hiermee ook de gezondheid. Dit komt mede doordat de westelijke tunnelmond dicht bij indieners woning is gesitueerd, de overheersende zuidwestelijke wind, doordat de weg ter hoogte van zijn woning 'hoog' ligt, optrekkende vrachtwagens door het hoogteverschil van de weg, het aanwezige ventilatiesysteem van de woning. De luchtkwaliteit voldoet volgens het O-PIP wel aan de Europese normen, maar die zijn niet gebaseerd op gezondheidsnormen. Voor het ultrafijnstof (dat het meest schadelijk is) zijn zelfs helemaal geen normen opgenomen. Indiener wil dat de provincie onderzoek doet naar de effecten van de verslechtering van de luchtkwaliteit voor de gezondheid.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A117	Door de aanleg van de RLR en het wandel/fietspad in en door de polder Duin Horst en Weide wordt het woon- en leefklimaat van indiener geschaad.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Landschap, alternatievenafweging, verkeer, luchtkwaliteit, externe veiligheid, natuur en geluid
A117	Door de realisatie van het plan zal de waarde van de woning verminderen. Indiener vindt het niet behoorlijk dat hij pas na definitieve besluitvorming een beroep gedaan kan worden op een nadeelcompensatie, waarvoor ook nog eens een inspannende procedure gevolgd moet worden. De woningprijzen zijn door de mogelijkheid dat er een weg komt al met 10-15% gedaald. Indiener wenst een actieve houding van de provincie m.b.t. een passende compensatie van de waardevermindering van de woning en van de extra moeite (zeer lange verkooptijd) die een eventuele verkoop kost.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A117	Doordat de oostelijke parallelweg langs de A44 verdwijnt, moet indiener straks meer omrijden. Ook anderen zullen hiervan hinder ondervinden. Dit zou opgelost kunnen worden door de parallelweg langs de A44 na de bouw van de RLR weer door te trekken.	Een deel van het verkeer richting Den Haag zal gebruik gaan maken van de RijnlandRoute en de A4. Via Leiden-Zuid kan verkeer vanuit de Stevenshof daar rechtstreeks naartoe. Bestemmingsverkeer tussen Wassenaar en de Stevenshof zal gebruik maken van de parallelweg ten westen van de A44.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
		Verkeer met een bestemming zuidelijker gelegen zal eerder kiezen voor de route via aansluiting Leiden West. Voor een deel van de belanghebbenden is een beperkte omrijbeweging noodzakelijk. Het herstellen van de oostelijke parallelweg is technisch en financieel niet haalbaar.
A117	Indiener wil graag dat de tunnel wordt doorgetrokken tot bij de A44. Indien de provincie dit besluit niet neemt, wil indiener dat de provincie aannemers de kans geeft om deze optie uit te werken en te realiseren.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Wegontwerp en aanbestedings- en uitvoeringsfase
A121	Door de uitvoering van het plan zal gedurende lange tijd overlast plaatsvinden op en aan de rand van indiener's perceel, door het afsluiten danwel aanpassen van de wegen in werkwegen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
A121	De geluidbelasting zal toenemen door de verbreding van de N206. Er zal een hogere grenswaarde worden vastgesteld van 54 dB en er zal sprake zijn van gecumuleerde geluidbelasting van 66 dB. Ook blijkt dat er in de toekomst mogelijk nog twee (bus)banen worden toegevoegd aan de N206. Dit zal de geluidbelasting doen toenemen. Eveneens blijkt uit het O-PIP dat de as van de weg nog verschoven kan worden (2 meter beide kanten op). Ook zal al het zware vrachtverkeer uit het bestaande tuinbouwgebied gebruik moeten gaan maken van de op- en afrit naar de N206 die bij het viaduct Valkenburg II wordt gerealiseerd. Immers, de op- en afrit nabij de Zonneveldslaan komt voor vrachtverkeer te vervallen. Hierdoor zal er veel vrachtverkeer langs de woning van indiener gaan rijden. Bij het geluidsonderzoek is te weinig rekening gehouden met de mogelijke komst van twee (bus)banen, de mogelijke verschuiving van de as van de weg en de toename van het zware vrachtverkeer. Hierdoor zal de geluidbelasting hoger uitvallen dan is berekend. Er worden niet voldoende geluidwerende maatregelen genomen. Indiener wil dat er meer geluidwerende voorzieningen getroffen worden.	Uit de geluidberekeningen bij het PIP blijkt dat de hogere grenswaarde 61 dB en de cumulatie 65 dB bedraagt. Besluitvorming over genoemde ontwikkelingen is in onvoldoende gevorderd stadium om al te worden betrokken bij het plan en kennen hun eigen dynamiek. Daarom is in het ontwerp en de onderzoeken van de RijnlandRoute hiermee geen rekening gehouden. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische thematische beantwoording: Geluid. Het aansluiten van een ontsluitingsweg voor het vrachtverkeer van het bestaande tuinbouwgebied valt niet binnen de scope van het project RijnlandRoute. De ontsluiting valt binnen het Masterplan van Nieuw Valkenburg.
A121	Indiener verzoekt om hun perceel met bebouwing op basis van minnelijk overleg in het geheel op te kopen of op zijn minst maatregelen te nemen die leiden tot een verregaande beperking van de geluidbelasting.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A121	Er zal veel vrachtverkeer gebruik maken van de op- en afrit van de N206/Viaduct Valkenburg 2. In het O-PIP is echter niet opgenomen hoe voorzien wordt in een adequate weg die het gebruik van die op- en afrit mogelijk moet maken. Indiener vindt dat deze weg ook in het O-PIP opgenomen moet worden.	Dit valt buiten de scope van het project RijnlandRoute. De provincie is in bestuurlijk overleg met de gemeente Katwijk om hiervoor buiten de kaders van de ruimtelijke procedure een

Nr	Zienswijze	Beantwoording
		oplossing te vinden.
A121	Door de aanleg van de RLR wordt het woongenot van indiener aangetast. De N206 komt dicht bij de zijgevel van de woning te liggen, de huidige bomenstrook zal hierdoor verdwijnen, er ontstaat direct zicht op de N206. Daarnaast wordt op korte afstand van de voorgevel een viaduct en dijklichaam gerealiseerd (Valkenburg 2), wat het uitzicht vermindert.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A123	Indieners plaatsen grote vraagtekens bij nut en de noodzaak van de RLR. Verschillende onderzoeken wijzen uit dat de aannames en berekeningen van de provincie op onjuistheden zijn gestoeld of in ieder geval op gereede gronden ter discussie kunnen worden gesteld.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Nut en noodzaak
A123	Indieners onderschrijven de zienswijze van Stichting Behoud Rijnland / Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijzen.
A123	De ter visie legging van het O-PIP en de tracébesluiten loopt niet parallel. Daarom kunnen wij de relatie tussen de OTB's en het O-PIP niet overzien en hebben wij geen zicht op mogelijk cumulatieve gevolgen van beide plannen, m.n. voor geluid en lucht, op onze woning.	Voor de beantwoording van de zienswijzen wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Procedure en geluid
A123	De akoestische modellen voor onderdeel 1 en 2 zijn gescheiden van 3 en houden geen rekening met opgetelde effecten. Zo zijn de woningen aan de Vlietweg 96a, 98 en 100 in Leiden aangemerkt als woningen waarvoor op basis van de verlegging van de Hofvlietweg de geluidsgrenzen worden overschreden. Tussen onze woning en deze woningen ligt alleen de Vliet, een geluidsdrager. Het toevoegen van 2 Fly overs, de hoogste op 9 Meter hoogte, zal hier zeker veel geluid aan toevoegen.	Vanwege de rijksweg A4 is de geluidsbelasting op de woningen bepaald. De berekening voor de Hofvlietweg is in het kader van het PIP herzien, vanwege wijzigingen in het wegontwerp. Er blijken geen overschrijdingen van ten gevolge van A4 en de Hofvlietweg. Er hoeven dan ook geen hogere waarden te worden vastgesteld. Er is ook geen sprake van opgetelde effecten. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A123	Het MER kan niet meer voldoen als basis voor besluitvorming, omdat de tunnallengte en de tracés veranderd zijn.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
A123	Op geluidskaart 4.28 Hofvlietweg zijn verschillende woningen aan de Margaretha Fergusonhof niet als bestaande bouw ingetekend. Ook zijn de woningen en appartementen aan de M. Vasalisstraat in Voorschoten, eveneens aan de Vlietoever, niet gemeten en juist weergegeven en daardoor niet op een juiste wijze meegenomen in de berekeningen behorend bij het voorgestelde hogere grenswaardenbesluit.	Dit is correct en betreft een omissie die in de berekeningen in het kader van het PIP is hersteld.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A123	Indiener maakt bezwaar tegen de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 met een dubbele flyover. Dit geeft extra en onnodige overlast op de woning, verpest het landschap, zorgt voor extra geluid, licht en fijnstof. Een dubbele flyover moet worden voorkomen. Een verbinding onderlangs de A4 is een betere optie.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A123	De verlegging van de Hofvlietweg geeft (extra) geluidsoverlast en lichtvervuiling aan onze woning. Wij vragen u aanvullende maatregelen te treffen: aanpassen van het tracé van de Hofvlietweg onder de Rijnlandroute door, aarden wallen van 2 meter hoog, stil asfalt of andere oplossingen	Met het verlengen van de tunnel komt ook de omgelegde Hofvlietweg op grotere afstand van de Vlietweg te liggen, met alle milieuvoordelen van dien. Het doortrekken van de Hofvlietweg onder de RijnlandRoute door is financieel niet haalbaar.
A123	Wij vragen u de milieueffecten vanuit zowel het O-PIP RijnlandRoute als het OTB A4 inzichtelijk te maken, in vergelijking met de huidige situatie.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
A123	Indiener maakt bezwaar tegen de verlegging van de Hofvlietweg als reconstructie. De weg wordt op plaatsen 800m verlegd. Dat moet gezien worden als aanleg van een nieuwe weg en zo ook behandeld worden in het geluidsmodel.	De Hofvlietweg is terecht beoordeeld als reconstructie. Overigens zou ook in een beoordeling als nieuwe weg geen overschrijding plaatsvinden van de grenswaarde. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A123	De tunnelmond Oost zo dichtbij onze woning geeft geluid, licht en fijnstof overlast. Wij vragen om passende maatregelen om onze gezondheid en leefbaarheid te waarborgen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Geluid en luchtkwaliteit
A123	Wij sluiten ons aan bij de mening van de gemeenten Voorschoten, Leiden en Leidschendam-Voorburg dat een verbinding onderlangs de A4 in plaats van als fly over de A4, de beste optie is om deze aansluiting op een verantwoorde wijze te realiseren.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijzen.
A123	Wij houden u als Provincie verantwoordelijk voor schade aan onze woning, ontstaan door aanleg van de RijnlandRoute. Bijvoorbeeld door bodemdaling, waterschade en planschade.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A124	De onderbouwing van het plan is bijzonder zwak. Er wordt uitgegaan van ondeugdelijke verkeersprognoses en te ambitieuze woningbouwprognoses. De zwakte van de onderbouwing is nog vergroot door de onlangs door het kabinet aangekondigde maatregelen om het autogebruik voor woon-werkverkeer te ontmoedigen en uw eigen voornemen om het gebruik van openbaar vervoer in deze regio sterk te stimuleren.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer
A124	Bovendien hebt u niet aangetoond waarom de verkeersproblematiek die door de aanleg van de RijnlandRoute opgelost zou moeten worden, niet opgelost kan worden met verbeteringen aan de bestaande N206-route en stelt u ten onrechte dat de aanleg van de RijnlandRoute goedkoper is dan de realisatie van het alternatief dat als de Churchill Avenue bekend staat.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
A124	U hebt het O-PIP ter inzage gelegd op een moment dat het ontwerptracébesluit voor het rijksweggedeelte nog niet vastgesteld was. Daardoor zijn wij niet in de gelegenheid gesteld het geheel van nauw samenhangende plannen te overzien en daarmee in onze zienswijze(n) rekening te houden. Wij zijn van mening dat dit in strijd is met het zorgvuldigheidsbeginsel. Wij verzoeken u daarom de inzagetermijn en termijn waarin zienswijzen tegen het O-PIP ingediend kunnen worden, te verlengen tot het einde van de overeenkomende termijnen voor het ontwerptracébesluit ofwel een daarmee overeenkomende tweede termijn vast te stellen.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
A124	Het O-PIP treft echter de bewoners aan de zuidrand van de Stevenshof, dat wil zeggen van het Charlotte Köhlerpad en de Lotte Beesestraat, onevenredig zwaar door de geluidbelasting, luchtvervuiling, emissie van gevaarlijke stoffen (waaronder fijnstof) en de aantasting van natuur en landschap die het gevolg van de uitvoering van het plan zullen zijn. Die ernstige gevolgen worden in het plan en de ondersteunende documentatie ook nog eens onderbelicht, doordat daarbij wordt uitgegaan van totalen en gemiddelden en niet van de werkelijke effecten voor de genoemde straten.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Alternatievenafweging, verkeer, luchtkwaliteit, externe veiligheid en geluid
A124	Het O-PIP is in strijd met uw besluit de polder waardoor de weg zou moeten lopen, in categorie 1 in te delen. Het gaat om de laatste groene corridor tussen het Groene Hart en de kust. Compensatie is onmogelijk.	De RijnlandRoute wordt gezien als een zwaarwegend maatschappelijk belang. Op basis van een gedegen afweging is gekozen voor het tracé door de polders, waarbij de impact op de omgeving zoveel mogelijk wordt beperkt door een verdiepte ligging. De resterende negatieve effecten worden gemitigeerd en/of gecompenseerd. Met de realisatie van ecologische verbindingzones is in het project rekening gehouden. Zo is er ter plaatse van het knooppunt Ommedijk sprake van de



Nr	Zienswijze	Beantwoording
		realisatie van een ecopassage. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Natuur en alternatievenafweging
A124	Indiener vraagt om duidelijkheid over de uitvoering van het plan: duur, overlast door bouw, aan- en afvoer van bouw materiaal e.d. Deze informatie ontbreekt.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
A124	De financiering van de aanleg en het onderhoud van de weg is niet rond. Dit is extra bezwaarlijk in een tijd van beperkte publieke middelen. Bovendien betekent dat een risico dat de voorgestelde mitigerende maatregelen uiteindelijk niet of niet geheel gerealiseerd zullen worden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Economische uitvoerbaarheid
A124	De waarde van onze woning zal door de aanleg van de RijnlandRoute aanzienlijk verminderen. Ook hebt u niet duidelijk gemaakt hoe die waardevermindering gecompenseerd zal worden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A124	Voorts sluiten wij ons aan bij de zienswijze van de Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad e.o.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijze.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A125	Ik heb ernstige bedenkingen tegen het voorliggende inpassingsplan, m.n. het deel genoemd Tjalmaweg (tussen Rijn en N444). De inpassing van het traject op het grondgebied van de gemeente Katwijk is weggestopt achter een scherm van minimaal 3.00m. Bovendien is de vormgeving zodanig dat ook letterlijk sprake is van een scherm.	De geluidreducerende voorzieningen zijn het resultaat van het afwegingskader waarbij naast reductie van geluidhinder ook afweging plaatsvindt van financiële aard. Dit betekent dat er binnen de wet ruimte is om op basis van financiële afwegingen niet alle knelpunten weg te nemen, omdat de extra kosten in relatie tot de te behalen geluidswinst onevenredig hoog zijn. Het is echter niet zo dat er binnen de wet een vrije keuze is om geen of significant lagere schermen aan te leggen, de bescherming van het individu of groepen individuen die te maken hebben met geluidsknelpunten gaat voor op bijvoorbeeld landschappelijke waarden zoals uitzicht. Slechts in uitzonderlijke gevallen waar sprake is van een breed draagvlak is het mogelijk hiervan af te wijken. Overigens heeft de verdere verdiepte ligging ter plaatse van Valkenburg geleid tot de conclusie dat ter plaatse van Duinzicht geen schermen meer nodig zijn en de schermen bij Veldzicht lager zijn dan eerder berekend. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A125	Ik maak ook bezwaar tegen de ongelijkvloerse ontsluitingen van de nieuwe wijk, omdat deze in een te dicht bevolkt gebied liggen. Oud Valkenburg ligt tegen de weg aan, terwijl nieuw Valkenburg, waar de ontsluiting voor bedoeld is, op ruime afstand wordt gesitueerd. Bij het bepalen van het juiste tracé is voortdurend gekeken vanuit de nieuwe wijk. Voor de Valkenburgers lijkt het er op dat de natuur (polder) meer rechten heeft dan de bewoners van het gebied.	In de Nota voorkeursalternatief is het alternatief " Zoeken naar Balans" gekozen met daarin twee aansluitingen voor de nieuwbouwlocatie Valkenburg. Deze aansluitingen zijn onderdeel van de scope van de RijnlandRoute en worden zo goed mogelijk ingepast in het landschap.
A125	Ik pleit voor een betere inpassing van het plan voor inwoners van Valkenburg door: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Een geluidsscherm van maximaal 1.50 meter (ooghoogte) in een groene setting;</li> <li>2. Geen ongelijkvloerse kruisingen;</li> <li>3. Handhaving van de bestaande aansluiting nabij de Zonneveldslaan met verkeerslichten. (eventueel met gelijkvloerse uit- en invoegstrook nabij de Torenvlietslaan; Duyfrak;</li> <li>4. Vanuit de nieuwe wijk een parallelweg (door/langs de Mient) aansluitend op de kruising (rotonde) nabij de N444;</li> <li>5. Handhaving van de oversteek bij de achterweg;</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. De hoogte van het geluidsscherm wordt door de Wgh bepaald. Door toepassing van stijl asfalt zullen schermen zo laag mogelijk zijn.</li> <li>2. In de Nota voorkeursalternatief is het alternatief " Zoeken naar Balans" gekozen met daarin 2 ongelijkvloerse aansluitingen voor de nieuwbouw locatie Valkenburg. Deze aansluitingen zijn onderdeel van de scope van de RijnlandRoute</li> </ol>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	6. In de toekomst een rechtstreekse ontsluiting vanuit de nieuwe wijk naar de N44 (bij de Maaldrift).	<p>3. Idem</p> <p>4. Idem, met de aanvulling dat daarin niet is gekozen voor een parallelweg langs de Mient, maar voor bundeling van verkeer op de Tjalmaweg</p> <p>5. De oversteek bij de Achterweg kan niet gehandhaafd blijven vanwege de in-en uitvoeger van Valkenburg I en II. deze vormen door de korte onderlinge afstand een weefvak. Valkenburg II vervangt de oversteek ter hoogte van de Achterweg en ligt op circa 540 meter afstand. Ontsluiting van de wijk naar A44 bij Maaldrift is afgefallen bij de keuze voor " Zoeken naar Balans" als voorkeursalternatief in de Nota Voorkeursalternatief.</p>
A125	Indiener stelt voor alsnog de ontsluiting van het nieuwe woongebied op te lossen op de locatie zelf met een aansluiting rechtstreeks op de Maaldrift. Dit in combinatie met het handhaven van de ontsluiting bij de Zonneveldslaan (sluit direct aan op het bedrijvengebied) en een aansluiting vanuit de wijk op het knooppunt nabij de N444 (een zogenaamde parallel weg).	In de Nota voorkeursalternatief is het alternatief " Zoeken naar Balans" gekozen met daarin twee aansluitingen voor de nieuwbouwlocatie Valkenburg. Deze aansluitingen zijn onderdeel van de scope van de RijnlandRoute en worden zo goed mogelijk ingepast in het landschap.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A126	<p>Indiener noemt een aantal punten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Het geluid / de waarden zijn te laag ingeschat. Geluid draagt ver over open weidegebied;</li> <li>▪ Aantasting recreatieve functies van volkstuinen, vogelweidegebied, Vlietlanden;</li> <li>▪ Verpesting van het vrije uitzicht; uitlaatgassen (boven toegestane waarden!) op mijn moestuin en in mijn longen;</li> <li>▪ Verstoring van het -notabene splinternieuwe- vogelweidegebied;</li> <li>▪ Vermindering van de hoeveelheid weiland en dientengevolge van het grazend vee;</li> <li>▪ Verpesting van de donkere avonden en nachten door straat en verkeerslicht en weer meer kans op ongewenste gasten en inbraken op volkstuinencomplex;</li> <li>▪ Aantasting van het toevluchtsoord dat een volkstuinencomplex hoort te zijn;</li> <li>▪ Waardevermindering van mijn huis.</li> </ul>	<p>Het geluidonderzoek is correct uitgevoerd. In het natuuronderzoek is ingegaan op de effecten voor weidevogelgebieden en is aangegeven hoeveel gebied moet worden gecompenseerd. Daarnaast zijn tevens luchtemissie berekeningen uitgevoerd. Uit de berekeningen blijkt dat er geen overschrijdingen zijn. Voor de verlichting wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van afschermdende en naar de weg gerichte verlichting. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie, landschap en natuur</p>
A126	<p>De provincie heeft geen aanvulling op het in 2012 gemaakte milieueffectrapport laten maken, terwijl de RLR intussen tal van aanpassingen heeft ondergaan met andere effecten op de omgeving.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER</p>
A126	<p>De prognoses voor de RijnlandRoute (w.b. (beroeps)bevolking, woningbouw, kantoren, bedrijfsterreinen, verkeersontwikkeling e.d.) zijn overdreven.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer</p>
A126	<p>Een goede verantwoording van de keuze voor de RijnlandRoute ontbreekt, temeer omdat niet wordt uitgelegd waarom niet volstaan kan worden met een beperkt aantal maatregelen op de bestaande N206-route.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging</p>
A126	<p>De financiën zijn niet dekkend en nog niet geregeld.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Economische uitvoerbaarheid</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A128	Waarom kiest u niet voor één uniforme diepte tot aan de aansluiting met RW 44? Door de boortunnel door te trekken. Argument daartegen van de gemeente Leiden was aanvankelijk, 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.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A128	Met name de effecten van de toename van fijnstof voor de gezondheid van de inwoners van de Stevenshof zijn mijns inziens onvoldoende in kaart gebracht.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A128	Daarnaast is het ontwerp-inpassingsplan zeer nadelig voor de functie van de Stevenshofjespolder, de Papenwegse polder, de Zuidwijkse polder, Maaldrift en de omgeving van het Valkenburgse meer als natuurgebied, en in het bijzonder als weidevogelgebied. In de Papenwegse en Zuidwijkse polder broeden in het voorjaar veel grutto's en zijn er zelfs lepelaars gesignaleerd.	De aanleg van de weg zal van invloed zijn op de natuurwaarden in deze polders. Een deel van de polders wordt ongeschikt als broedbiotoop van grutto's en foerageergebied van Lepelaars. Deze effecten zijn onderzocht en maatregelen daarvoor zijn onderdeel van Mitigatie- en compensatieplan PIP RijnlandRoute en opgenomen in het landschapsplan dat zal worden uitgevoerd bij de aanleg van de weg.
A128	Door de RLR gaat 3,4 ha. van het weidevogelgebied verloren en wordt 26,56 ha Papenwegse polder onbruikbaar als broedvogelgebied voor grutto's vanwege de hoge geluidsoverlast ten gevolge van het verkeer door de open bak. Gelet op de bedreigde positie van de grutto in Nederland, acht ik dit gevolg volstrekt ongewenst. U geeft aan dat u hiervoor compensatie zult bieden door bij de boeren weidevogelbeheer te bevorderen. Maar dit zal toch niet kunnen leiden tot vermindering van de geluidsoverlast? Mijns inziens voldoet u niet aan uw provinciale taak van instandhouding en bescherming van het weidevogelgebied.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Natuur
A128	De RijnlandRoute zou vooral een belangrijke functie moeten gaan vervullen voor de bloemen(bollen)sector 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 Noordoost polder?	De RijnlandRoute heeft een breed doelbereik die niet alleen gericht is op de bloemensector. De al dan niet terechte constatering dat deze sector zich verschuift naar het noorden van Nederland heeft geen consequenties voor het doelbereik. De RijnlandRoute dient meer belangen dan alleen of vooral van

Nr	Zienswijze	Beantwoording
		de bloemensector
A128	Voor zover u als Provinciale Staten toch de aanleg van de RijnlandRoute wilt doorzetten, pleit ik er voor de schadelijke gevolgen van deze weg tot het uiterste beperken, en net zoals in Voorschoten ook voor het aansluitende deel onder de Stevenshof in een optimale oplossing te voorzien.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A129	Door de aanleg van de RLR zal de bereikbaarheid van de Stevenshof sterk verslechteren, door het vervallen van zowel de afslag als de oprit Leiden Zuid/Maaldrift van en naar de A44. Hierdoor zullen er meer kosten gemaakt worden vanwege de omrijkilometers (volgens een onderzoek 2.040 meter per rit, zowel heen als terug). Daarnaast is de route die dan gevolgd moet worden niet optimaal vanwege twee veel openstaande bruggen en een zeer drukke aansluiting bij het transferium. Bovendien is er momenteel al veel file op de Plesmanlaan en de Haagse Schouwweg. Dit levert een verslechtering van de leefbaarheid van het gebied op en ook een verslechtering van de luchtkwaliteit. De op- en afrit zou dus behouden moeten blijven.	De RLR is gericht op het verbeteren van de oost-westverbinding tussen Katwijk, A44 en de A4. Door de RLR zal de doorstroming verbeteren en betrouwbaardere reistijden opleveren, zodat per saldo de reistijd wordt verkort. Een deel van het verkeer richting Den Haag zal gebruik gaan maken van de RijnlandRoute en de A4. Via Leiden-Zuid kan verkeer vanuit de Stevenshof daar rechtstreeks naartoe. Bestemmingsverkeer tussen Wassenaar en de Stevenshof zal gebruik maken van de parallelweg. Verkeer met een bestemming zuidelijke gelegen zal eerder kiezen voor de route via aansluiting Leiden West.
A130	Indieners plaatsen grote vraagtekens bij nut en de noodzaak van de RLR. Verschillende onderzoeken wijzen uit dat de aannames en berekeningen van de provincie op onjuistheden zijn gestoeld of in ieder geval op gereede gronden ter discussie kunnen worden gesteld.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Nut en noodzaak
A130	Indieners onderschrijven de zienswijze van Stichting Behoud Rijnland / Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijzen.
A130	De ter visie legging van het O-PIP en de tracébesluiten loopt niet parallel. Daarom kunnen wij de relatie tussen de OTB's en het O-PIP niet overzien en hebben wij geen zicht mogelijk cumulatieve gevolgen van beide plannen, m.n. voor geluid en lucht, op onze woning	Voor de beantwoording van de zienswijzen wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Procedure en geluid
A130	De akoestische modellen voor onderdeel 1 en 2 zijn gescheiden van 3 en houden geen rekening met opgetelde effecten. Zo zijn de woningen aan de Vlietweg 96a, 98 en 100 in Leiden aangemerkt als woningen waarvoor op basis van de verlegging van de Hofvlietweg de geluidsgrenzen worden overschreden. Tussen onze woning en deze woningen ligt alleen de Vliet, een geluidsdrager. Het toevoegen van 2 Fly overs, de hoogste op 9 Meter hoogte, zal hier zeker veel geluid aan toevoegen	Vanwege de rijksweg A4 is de geluidsbelasting op de woningen bepaald. De berekening voor de Hofvlietweg is in het kader van het PIP herzien, vanwege wijzigingen in het wegontwerp. Er blijken geen overschrijdingen van ten gevolge van A4 en de Hofvlietweg. Er behoeven dan ook geen hogere waarden te worden vastgesteld. Er is ook geen sprake van opgetelde

Nr	Zienswijze	Beantwoording
		effecten. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A130	Het MER kan niet meer voldoen als basis voor besluitvorming, omdat de tunnallengte en de tracés veranderd zijn.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
A130	Op geluidskaart 4.28 Hofvlietweg zijn verschillende woningen aan de Margaretha Fergusonhof niet als bestaande bouw ingetekend. Ook zijn de woningen en appartementen aan de M. Vasalisstraat in Voorschoten, eveneens aan de Vlietoever, niet gemeten en juist weergegeven en daardoor niet op een juiste wijze meegenomen in de berekeningen behorend bij het voorgestelde hogere grenswaardenbesluit.	Dit is correct en betreft een omissie die in de berekeningen in het kader van het PIP is hersteld.
A130	Indiener maakt bezwaar tegen de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 met een dubbele flyover. Dit geeft extra en onnodige overlast op de woning, verpest het landschap en zorgt voor extra geluid, licht en fijnstof. Een dubbele flyover moet worden voorkomen. Een verbinding onderlangs de A4 is een betere optie.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A130	De verlegging van de Hofvlietweg geeft (extra) geluidsoverlast en lichtvervuiling aan onze woning. Wij vragen u aanvullende maatregelen te treffen: aanpassen van het tracé van de Hofvlietweg onder de Rijnlandroute door, aarden wallen van 2 meter hoog, stijl asfalt of andere oplossingen.	Met het verlengen van de tunnel komt ook de omgelegde Hofvlietweg op grotere afstand van de Vlietweg te liggen, met alle milieuvordelen van dien. Het doortrekken van de Hofvlietweg onder de RijnlandRoute door is financieel niet haalbaar.
A130	Wij vragen u de milieueffecten vanuit zowel het O-PIP RijnlandRoute als het OTB A4 inzichtelijk te maken, in vergelijking met de huidige situatie.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
A130	Indiener maakt bezwaar tegen de verlegging van de Hofvlietweg als reconstructie. De weg wordt op plaatsen 800m verlegd. Dat moet gezien worden als de aanleg van een nieuwe weg en zo ook behandeld worden in het geluidsmodel.	De Hofvlietweg is terecht beoordeeld als reconstructie. Overigens zou ook in een beoordeling als nieuwe weg geen overschrijding plaatsvinden van de grenswaarde. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A130	De tunnelmond Oost zo dichtbij onze woning geeft geluid, licht en fijnstof overlast. Wij vragen om passende maatregelen om onze gezondheid en leefbaarheid te waarborgen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Geluid en luchtkwaliteit

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A130	Wij sluiten ons aan bij de mening van de gemeenten Voorschoten, Leiden en Leidschendam-Voorburg dat een verbinding onderlangs de A4 in plaats van als fly over de A4 de beste optie is om deze aansluiting op een verantwoorde wijze te realiseren.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijzen.
A131	Indiener sluit zich aan bij de zienswijze van de Wijkraad Stevenshof.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijze.
A131	Een bijzonder kenmerk van de woningen in 'mijn' buurtje is dat deze volledig worden verwarmd met lucht, om een gezond binnenklimaat te realiseren (concept jaren '80). Hoewel de luchtkwaliteit sindsdien landelijk sterk is verbeterd, zal deze in mijn buurtje door de aanleg van de RLR weer afnemen, vooral ten gevolge van knoop Maaldrift door afremmend, optrekkend en stijgend (vracht)verkeer op de verbindingbogen in deze knoop. Op windstille dagen even de luchttoevoer afsluiten is geen optie: voor het goed functioneren van de verwarming is een permanente aanvoer van schone lucht essentieel. Hoewel deze effecten vooral optreden in het Rijksdeel is voor een adequate oplossing of verlichting van deze problematiek ook een aanpassing in het O-PIP noodzakelijk.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A131	<p>Het voorkeursalternatief heeft nog een aantal andere nadelen voor de Stevenshof die met de recente aanpassingen van het VKA niet worden weggenomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De tunnelmond ligt relatief dicht bij woningen</li> <li>▪ Een langere tunnel is niet of slechts beperkt mogelijk</li> <li>▪ De aansluiting Leiden-Zuid in de richting Den Haag verdwijnt.</li> </ul> <p>Indiener beschrijft hoe het tracé, de tunnel, de knoop en het landschap aangepast kunnen worden om deze nadelen van het VKA te verzachten.</p>	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Luchtkwaliteit, geluid, landschap en wegontwerp
A131	Door in de verbeelding de plangrens te verruimen en in de voorschriften bijvoorbeeld een wijzigingsbevoegdheid op te nemen, ontstaat in het toekomstige ontwerp van de RijnlandRoute (design & construct) flexibiliteit om bovenstaande negatieve gevolgen m.b.v. de 'Maaldrift optimaal' optimalisaties in de ontwerpfasen te kunnen elimineren of te beperken. Deze flexibiliteit dient uiteraard in overeenstemming te worden gebracht met de nog ter inzage te leggen ontwerp-tracébesluiten t.b.v. enerzijds de mogelijkheid om de bestaande knoop aan te passen aan een verschoven tracé en anderzijds de optie om de knoop te wijzigen, zodanig dat de aansluiting Leiden Zuid in de richting van	De recente ontwerpoptimalisaties zijn vervat in het PIP. Hierop zijn de flexibiliteitsbepalingen van toepassing. Op eventuele grotere ontwerpoptimalisaties kan (in de regels en op de verbeelding) niet geanticipeerd worden, zonder de rechtszekerheid van belanghebbenden in het geding te brengen. Dit kan ook niet vanwege het ontbreken van ruime flexibiliteitsbepalingen in aanpalende TB's.



Nr	Zienswijze	Beantwoording
	Den Haag behouden kan blijven en 'last but not least' de kans om de boortunnel te verlengen.	
A132	Het verkeersmodel voor de RLR is unimodaal. Andere modaliteiten dan (vracht)auto's zijn niet opgenomen, alles wat niet is gemodelleerd bestaat volgens het verkeersmodel niet. Door de invoering van de OV-studentenkaart, de toenemende congestie van urbaan gebied door het autogebruik, de stijging van de brandstofprijzen en de snelle ontwikkeling van de e-fiets, is deze eenzijdige versimpeling van de werkelijkheid is achterhaald.	Bij het bepalen van de toekomstige verkeersvraag wordt in het NRM wel rekening gehouden met een vervoerswijzekeuze. Hierbij worden ook beschreven trends verdisconteerd
A132	Indiener sluit zich aan bij de zienswijze van de Wijkraad Stevenshof en van de Stichting Behoud Rijnland.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijzen.
A132	De belofte van de politiek aan de burgers was: de RLR volgens de ZnB zal voldoen aan de normen voor uitstoot en geluid. Tegelijk met het O-PIP wordt een oprekking van de geluidsnormen op vele delen langs het tracé ter visie gelegd. Indiener vraagt hierover meer uitleg.	Er wordt voldaan aan de normen. Voor enkele woningen betekent dit dat niet voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde, maar wel aan de maximaal toegestane ontheffingswaarde. Dit past binnen de wettelijke mogelijkheden
A132	Het O-PIP beschrijft slechts de inpassing van het provinciale deel van de RLR. De delen die aanpassing op de rijkswegen regelen, ontbreken doordat deze op een ander moment ter inzage liggen. Hierdoor is een beoordeling van het complete plan niet mogelijk. Besluitvorming over dit O-PIP is dus nog niet mogelijk tot het moment dat alle informatie over het gehele tracé van Katwijk tot en met aansluiting op de A4 samenhangend beschikbaar is. Immers als alle onderdelen afzonderlijk bruikbaar en/of binnen de norm zijn, wil dat niet zeggen dat de combinatie ook in zijn geheel binnen de norm is.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
A132	Bij de RLR was er een goede grondgedachte voor het project: verbeteren van de infrastructuur. Echter door het plan in meerdere delen te splitsen (provinciaal deel en rijksdeel) ontstaat er een slechte samenhang. Daarbij laat de veiligheid en de aansluiting op het agglomeratienetwerk sterk te wensen over en de totale hinder en overlast wordt niet minder, maar meer. Het is schaamteloos dat de twee procedures apart worden doorlopen. De burger wordt hiermee buiten spel gezet.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
A132	In de toelichting van het O-PIP staat een niet reële reistijdvergelijking (3-4 minuten van aansluiting Zoeterwoude naar Knoop Leiden-West is bij de I/C verhouding uit de bijlage verkeersveiligheid in de avondspits weinig reëel. Voor een echte oost-west verbinding zou gerekend moeten worden van aansluiting N11-Oost naar Knoop Leiden-West.	In het bijlagerapport bij het PIP wordt de reistijd in meer detail berekend, rekening houdend met de IC-verhouding van ochtend en avondspits

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A132	<p>In de toelichting van het O-PIP is de HOV-buscorridor Zoetermeer-Leiden Centraal niet opgenomen. Deze is hierdoor ook niet opgenomen in het ontwerp voor de nieuwe Lammbrug en het Lammenschansplein. Doordat het ontwerp van Knoop Leiden-West ontbreekt in het O-PIP is niet na te gaan of daar wel rekening gehouden is met het HOV en de aansluiting op de Q-liners. Of hoe het transferium daar zal worden vormgegeven en functioneren is nog niet te beoordelen.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Scope</p>
A132	<p>Het rapport verkeersveiligheid bevat aparte onjuistheden in figuur 2.1 en 2.2. Hier worden niet bestaande gebiedsontsluitingswegen (verbindingen tussen de Leidse wijken Stevenshof en Zuid-West en de wijk Noord-Hofland in Voorschoten) getoond, waarop toe/afname van verkeersintensiteit zou zijn. Hierdoor is er sprake van een onbetrouwbaar resultaat. Deze fouten staan ook in het verkeersmodel waarmee gerekend is. Deze uitkomsten zijn derhalve ook niet betrouwbaar. In dit rapport staat verder een tabel over de I/C-verhoudingen voor de autonome situatie, zonder de nieuwe wegvakken en de RLR. Hieruit wordt opgemaakt dat het aantal trajecten met problematische I/C toeneemt. Gezien de (te) hoge I/C op de nieuwe verbinding is het aanwijzen van deze route als vervangende route voor het transport van gevaarlijke stoffen ter ontlasting van de Rijksstraatweg, N44, N14 en de Utrechtse Baan niet aanvaardbaar. Het toevoegen van nieuwe knooppunten op rijkswegen maakt die wegen onveilig. Dit is bij de afweging van de verschillende varianten voor de RLR onvoldoende meegenomen.</p>	<p>Het NRM heeft een lager detailniveau, hierdoor wordt de interne wijkontsluiting schematisch gemodelleerd en kunnen er hiaten ontstaan. Gekeken is echter naar de wijkontsluitingswegen en het verkeerseffect op deze wegen. Hier is een afname te zien, waardoor de RLR een positief effect heeft op de milieueffecten van wegen binnen de Stevenshof. De exacte locatie van deze positieve effecten is vervolgens niet van belang voor de resultaten. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Externe veiligheid.</p>
A132	<p>Onder Nationaal Belang nr. 8 in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte staat een goede milieukwaliteit van bodem, water en lucht minimaal voldoet aan de (internationaal) geldende norm(en). De gezondheid van burgers moet worden beschermd tegen negatieve milieueffecten zoals geluidsoverlast. Waarom voldoet de inpassing van de ZnB variant niet aan deze norm? De RLR als boortunnel van de Europaweg naar de N206 zou hier wel recht aan doen. Waarom is, toen een boortunnel wel mogelijk bleek, geen onderzoek hiernaar gedaan? Of andere boortunneltracés die het landschap niet verwoesten?</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Wegontwerp, alternatievenafweging en geluid</p>
A132	<p>Onder Nationaal Belang nr. 5 in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte staat dat overheden gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor een goede ruimtelijke inpassing en voor het zoveel mogelijk instand houden en verbeteren van kruisende fiets- en wandelroutes. Waarom wordt bij de passage van de Oude Rijn bij de Torenvlietbrug hier niet aan voldaan? En waarom (vooruitlopend op het Tracébesluit bij de A4) is er straks geen fietsverbinding meer direct langs de A4 van Vlietland naar de fietstunnel onder de A4 richting Zoeterwoude Dorp?</p>	<p>Het fietspad onder de A4 blijft behouden en takt (net als nu) aan op de Hofvlietweg. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Landschap en procedure</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A133	Indiener is van mening dat de provincie besluiten neemt op onvolledig onderzoek en informatie en dus onjuist handelt.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
A133	Indiener vindt het vaststellen van hogere grenswaarden voor geluid onjuist. Indiener wil weten welke gevolgen er optreden voor zijn woning (en de andere woningen in de Stevenshof) door het verhogen van de grenswaarden en de veelal zuidwestelijke windrichting in de polder.	In de wijk Stevenshof is in het kader van de Wet geluidhinder geen sprake van overschrijding van de maximaal toegestane ontheffingswaarden. In het kader van de Wet milieubeheer (TB) is sprake van een lichte overschrijding op een beperkt aantal adressen. Er worden geen maximale ontheffingswaarden overschreden. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A133	Indiener vindt het vaststellen van hogere grenswaarden voor de luchtkwaliteit onjuist. Indiener wil weten welke gevolgen er optreden voor zijn woning (en de andere woningen in de Stevenshof) door het verhogen van de grenswaarden en de veelal zuidwestelijke windrichting in de polder.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A133	Indiener vindt de communicatie met de provincie slecht. Hij heeft meerdere keren zijn vraag over de geluidsbelasting en luchtkwaliteit gesteld, maar nooit antwoord gekregen.	De provincie heeft indiener antwoord gegeven op zijn vragen.
A134	Indiener is tegen het verleggen van de N206 in zuidelijke richting en het verbreden van de N206 waardoor er een beroep gedaan gaat worden op eigendomsgronden van de erven van indiener. Ten eerste worden de hierdoor veroorzaakte geluidsnormen overschreden en het geluid zal zich meer naar de in eigendom hebbende gronden van indiener gaan verplaatsen/begeven wat ongewenst is voor de verdere ontwikkeling van deze gronden. Ten tweede wordt verdere ontwikkeling van de eigendomsgronden belemmerd door verkleining van de eigendomsgronden en het toenemende verkeerslawaaï. Tevens is indiener tegen het oprekken van de grenswaarden voor geluidshinder.	De maximaal toegestane ontheffingswaarden worden niet overschreden. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Wegontwerp en geluid
A134	Indiener geeft aan dat de aanleg van de Rijnlandroutr de ecologische en recreatieve beleving, zoals die in het bestemmingsplan "Oostvlietpolder" zijn vastgelegd, nivelleert. Het O-PIP is in strijd met de beoogde doelen van het bestemmingsplan "Oostvlietpolder" en de aanwezige UGW-gebieden, zoals in eerder bestemmingsplan van de Gemeente Leiden van deze Oostvlietpolder is vastgelegd.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Natuur en landschap
A134	Indiener vindt dat doordat in de plannen een aangrenzende sloot wordt verlegd hierdoor de waterhuishouding die ter plekke beheerd wordt door indiener verstoord wordt. Er is geen rekening gehouden met de bevoegdheid van indiener om de daar aanwezige waterhuishouding te beheren om zijn agrarisch bestemde gronden veilig te stellen. Hierdoor worden tevens het beheer en de verdere	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	ontwikkeling van deze gronden ernstig belemmerd.	
A134	Indiener vindt dat zijn rechten worden ontnomen waartegen ten gevolge van bovenstaande hij geen verweer kan indienen. Bovendien is op nog generlei wijze overleg geweest m.b.t. compensatie of schadeloosstelling voor de negatieve effecten die de RLR heeft op de bedrijfsvoering en/of het woongenot. Indiener wil zijn gronden met het oog op toekomstige ontwikkeling ervan in eigendom blijven behouden. Er is onvoldoende onderzocht, gemotiveerd, onderbouwd en gekeken in dit plan naar oplossingen en mogelijkheden om de contouren zo in te passen, dat indiener niet geconfronteerd wordt met de ingrijpende gevolgen van dit plan t.a.v. zijn ontroerend goed welke de provincie denkt nodig te hebben voor dit plan. Indiener ziet dan ook geen noodzaak om de nieuwe contouren over haar grond toe te staan en is in eerste instantie niet voornemens afstand te doen van haar grondpositie.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A134	Indiener vindt dat m.b.t. dit plan het onduidelijk is en er onvoldoende onderbouwing, onderzoek en verantwoording is gedaan t.a.v. de financiële consequenties voor de Provincie, Gemeente Leiden, de regio en de burgerij. Hoe hierin verdeelsleutels zijn gemaakt t.a.v. de kosten van dit plan en eventuele financiële overschrijdingen, is onduidelijk.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Economische uitvoerbaarheid
A134	Indiener is tegen de verhoging en de toenemende geluidshinder door wegverkeerslawaaï op het traject N206 traject Churchillaan / Europaweg te Leiden/ Zoeterwoude, die veroorzaakt wordt door de verbreding van de Europaweg N206, de reconstructie van Lammenschansplein te Leiden en de reconstructie van de Lammenbrug en aangrenzende werken te Leiden voor de aanleg van de RLR.	Onderdeel van de RijnlandRoute is het verbeteren van de doortroming op het deel Voorschoterweg/Lammenschansplein/Europaweg. De intensiteiten nemen daardoor toe. De berekende verkeersintensiteiten zijn input voor de geluidonderzoeken. Op grond daarvan zijn de geluidniveaus bij omliggende woningen berekend en is aangegeven welke maatregelen moeten worden getroffen om aan de gestelde normen te kunnen voldoen. Bij de woning van indiener is de toekomstige geluidbelasting lager dan de huidige belasting. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A134	Indiener heeft bezwaar tegen het niet inpassen van verkeersremmende maatregelen (bijvoorbeeld 50 km zone, verkeersdrempels, geluidwerende middelen zoals geluidswallen of geluidsschermen, of andere optimalisatie) die het geluidshinder/niveau drastisch kunnen verlagen.	In het akoestisch onderzoek is aangegeven welke maatregelen zijn voorzien. Dit is een combinatie van schermen en geluidarm asfalt. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Geluid, wegonwerp en landschap

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A134	<p>Indiener is er tegen dat de hun gronden binnen en aangrenzend van dit O-PIP komen te liggen en als zodanig worden belast met de geluidsoverschrijdende normen wegverkeerslawaaai. En dat deze gronden niet zijn aangewezen in dit plan als overschrijdend gebied wegverkeerslawaaai. Door niet te zijn aangewezen en opgenomen als overschrijdend verkeerslawaaigebied, kan indiener ten gevolge hiervan geen bezwaar maken. Hierdoor wordt indiener ge- en verhinderd in dit O-PIP-plan en in de daarvoor gestelde procedure. Mede hierdoor wordt indiener in de verdere (bedrijfs-) ontwikkeling van deze gronden belemmerd. Indiener is daarom tevens tegen dat er hogere grenswaarden voor geluidsbelasting worden vastgesteld.</p>	<p>Overeenkomstig de wetgeving is rekening gehouden met geluidgevoelige objecten en geluidgevoelige bestemmingen. Grond als zodanig en bedrijven maken daarvan geen onderdeel uit.</p>
A134	<p>Indiener vindt dat er onvoldoende is gekeken naar de effecten voor gezondheidsconsequenties/ aspecten voor de huidige en toekomstige bewoners in de directe omgeving van de Europaweg met de realisatie van dit O-PIP. Door de toename van het aantal vervoersbewegingen neemt ook o.a. de hoeveelheid fijnstof toe. Er treedt voor deze bewoners geen verbeterde situatie met dit O-PIP op, sterker er wordt een onleefbare situatie gecreëerd voor de bewoners die zich in de zeer nabijheid van dit traject hebben gevestigd en zullen willen vestigen. Gezondheidsklachten zullen het gevolg zijn. In het O-PIP is dit onvoldoende onderbouwd, onderkend en onderzocht en niet voorzien.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Gezondheid</p>
A134	<p>Indiener heeft bezwaar tegen de plannen voor het traject Europaweg, verkeersplein Lammenschans en Lammebrug met aangrenzende werken die planschade veroorzaken aan de niet onderheide woningen en gebouwen aan de Vlietweg en in het bijzonder de woning en opstallen van indiener. Eerdere reconstructies aan het Lammenschansplein en Lammebrug en remmingswerken voor het scheepvaartverkeer geven hier aanleiding toe door eerdere opgelopen schade. Geleden schade, als ook andere schade m.b.t. tot de eigendomsgronden van indiener zal als vervolg- en gevolgschade van dit plan worden verhaald bij de daarvoor aansprakelijke. Het is de verantwoordelijkheid van de provincie om te zorgen dat tijdens de bouw en aanleg van de RLR de overlast voor omwonenden zo min mogelijk is en dat wordt voorkomen dat er schade optreedt aan hun eigendommen. Voorgesteld wordt als voorwaarde dat voorafgaand aan de werkzaamheden er een vooropname wordt gedaan van de aanwezige bebouwing van indiener. Mochten er als gevolg van de werkzaamheden schade ontstaat aan het onroerend goed, dan zal de provincie ontstane schade moeten vergoeden. Ook wil indiener de bevestiging ontvangen dat de overheid de kosten van de vooropname vergoed.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie en aanbestedings- en uitvoeringsfase</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A134	<p>Aangegeven wordt dat de informatieverstrekking aan de bewoners van de Vlietweg tot aan de openbaarmaking van het O-PIP door de provincie en de gemeente Leiden onvoldoende is geweest. Gezien de te verwachten overlast en de grote gevolgen (van de uitvoering) van de Rijnland route, willen indieners dat er constructiever wordt samengewerkt tussen betrokken partijen en direct betrokkenen. Indieners willen graag een betere informatie-uitwisseling. Daarnaast bieden indieners aan dat zij graag willen samenwerken om de verdere inpassing van de RLR op te stellen, om zo de gevolgen van de weg (zoals geluidshinder, verslechtering luchtkwaliteit, verslechtering woonkwaliteit, veiligheid, bouwoverlast, etc.) voor hen zo veel mogelijk te beperken.</p>	<p>De casus is vanaf het voorjaar van 2014 bekend bij het project RijnlandRoute. Met de indiener is contact geweest over de eigen wensen op het gebied van inpassing. Deze wensen horen thuis bij de gemeente Leiden en het contact met de gemeente is gelegd. Indiener is geïnformeerd over deze lijn.</p>
A134	<p>Indiener is tegen de formulering en de gevolgde procedure ten aanzien van de kennisgeving over het O-PIP. Bij de mogelijkheid voor het indienen van zienswijzen door burgers zijn hoogstwaarschijnlijk misverstanden gerezen als gevolg van de verwarrende aankondiging van de provincie van 27 maart 2014 om zienswijzen in te dienen m.b.t. de tekst: "Kennisgeving ontwerp inpassingsplan en ontwerpbesluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï RLR". Hierin is niet expliciet duidelijk voor de burger dat het gaat om twee aparte items waar men zienswijzen op in kan dienen. Tevens is niet duidelijk gesteld dat het alleen om aangewezen plekken gaat m.b.t. het vaststellen van hogere grenswaarden. Hierin is de Provincie in onze ogen niet duidelijk en zorgvuldig genoeg geweest, waardoor de burger misleid kan zijn en mogelijk geen gebruik heeft gemaakt om op betreffende onderdelen zienswijze in te dienen. De periode voor het indienen van de zienswijze is wel de wettelijke termijn gehanteerd van zes weken. Maar deze termijn valt juist in de meivakantie van deze regio. Hierdoor hebben burgers i.v.m. eerder geplande vakantie onvoldoende tijd gehad om de zienswijze in te kunnen dienen. Daarnaast maakt in deze periode ook Koningsdag, dodenherdenking en Bevrijdingsdag deel uit van de vast gestelde termijn om zienswijze in te dienen. De Provincie heeft hierin ons in ziens onnodig de burger benadeeld om recht te doen aan het recht van inspraak van deze procedure.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure</p>
A134	<p>Indiener vindt dat het O-PIP niet voorziet in goede opvang van de toenemende verontreiniging van het hemelwater / afvoerwater veroorzaakt door verbreding van de Europaweg en toename van verkeer m.b.t. olieresten, verontreinigingen en zoutresten t.a.v. gladheidsbestrijding. Hierdoor komen grotere hoeveelheden verontreinigingen in het grondwater en aanpalende sloten. Deze verontreinigingen hebben een negatieve uitwerking in het beheer en uitvoering van de agrarische bestemmingsgronden van indiener.</p>	<p>Verontreinigd regenwater komt tot afstroming naar de berm, waar infiltratie plaatsvindt. Uit onderzoek blijkt dat hierbij verontreiniging wordt vastgelegd in de toplaag van de berm. Bij regulier wegbeheer wordt de berm periodiek afgeschrapt en wordt daarmee de vervuiling weggenomen. Van verontreiniging van het grondwater is daarom geen sprake. Er worden tevens</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
		geen negatieve effecten verwacht in het beheer en de uitvoering van de aanliggende agrarische gronden. Mocht er sprake zijn van het niet kunnen handhaven van het streefpeil, dan kan aanvullende monitoring plaatsvinden (door het waterschap) om de situatie te verbeteren.
A134	Indiener vindt dat er onvoldoende is gekeken naar de omgevingsconsequenties voor de huidige en toekomstige bewoners in de directe omgeving van de Europaweg. Er treedt voor deze bewoners geen verbeterde situatie met dit O-PIP op, sterker er wordt een onleefbare situatie gecreëerd voor de bewoners die zich in de zeer nabijheid van dit traject hebben gevestigd of zullen willen vestigen.	In het kader van het MER 2e fase en in het (O)-PIP zijn de omgevingsconsequenties voldoende in beeld gebracht. Per definitie geldt dat de initiatiefnemer moet voldoen aan de wettelijke voorwaarden met betrekking tot mitigerende en compenserende maatregelen. Op deze wijze worden omgevingsconsequenties tot een minimum beperkt.
A134	Indiener vindt dat er in dit plan onvoldoende is gekeken naar de veiligheid van huidige en toekomstige bewoners van de Vlietweg, bezoekers van de aanpalende horecagelegenheid, de vele bezoekende recreanten, schoolkinderen die in Leiden schoolgaand zijn, fietsers en mensen die willen recreëren en verblijven in de Knotterpolder (Cronesteijnpolder), de Oostvlietpolder en de Vlietlanden met betrekking tot veilige op- en afritten, fietspaden en kruisingen in dit plan m.b.t. hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï veroorzaakt wordt door de verbreding en de hierdoor veroorzaakte toename van dit verkeer in dit plan. Er zijn in dit plan onvoldoende maatregelen genomen om deze veiligheid te waarborgen en te optimaliseren. Mede door de toenemende geluidhinder is de “actuator gehoor” van verkeersdeelnemers welke een groot deel uitmaakt om je veilig in het verkeer te begeven/ bewegen, een belangrijk zintuig, deze wordt door het ophogen van hogere grenswaarden van het verkeersgeluid ernstig en overmatig verstoord wat ten koste gaat van de veiligheid van deze verkeersdeelnemers.	In het wegontwerp is onder meer aandacht besteed aan veiligheid van de verkeersdeelnemers. Voor geluid wordt voldaan aan wettelijke normen, danwel er worden voorzieningen getroffen om aan de wettelijke normen te voldoen
A134	Indiener heeft bezwaar tegen het niet breder trekken en bekijken van de consequenties welke verkeerseffecten het heeft om de doorvaart nabij de Hoge Rijndijk (Wilhelmina brug) te Leiden, de Lage Rijndijk (Spanjaardbrug) te Leiden, de PersantSnoepweg (Leiderdorpe brug) te Leiderdorp en de Brug Voorschoterweg/ Lammenschansplein niet te verhogen. Hierdoor ontstaat stremming van deze bruggen, omdat er minder doorvaarhoogte is. Ook ontstaat er stremming in de doorstroming en afwikkeling van verkeer en verplaatsing van toenemende verkeersbewegingen over / naar de Europaweg te Leiden, die dan gaat dienen als meer toegankelijke verkeersader om de binnenstad	Het beschreven vraagstuk maakt geen onderdeel uit van de scope van de RijnlandRoute

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	van Leiden te bereiken. Het bezwaar is dan dat er een toename van verkeersbewegingen optreedt en de geluidshinder zal toenemen.	
A134	Indiener vindt dat in het O-PIP geen rekening wordt gehouden met de te verwachten toename van parkeeroverlast in het gebied ten oosten van de Lammebrug en de toegang van de Vlietweg, c.q. Brasserie Cronesteijn. Beperkende maatregelen of oplossingen hiervoor zijn in het plan niet opgenomen.	Er is geen reden aan te nemen dat er een toename van parkeeroverlast plaatsvindt op genoemde locatie.
A134	Indiener geeft aan dat hij d.d. 22 januari 2014 een aanvraag tot ontsluiting van zijn (bedrijfs-) gronden heeft gedaan met de vraag om deze op te nemen in de plannen van het O-PIP. Dit is echter niet gehonoreerd. Ontsluiting van de agrarische gronden is noodzakelijk vanwege het ontbreken van een zelfstandige toegang tot deze gronden terwijl deze door de gemeente Leiden in een eerder stadium zijn toegezegd. Indiener wil alsnog dat er een ontsluiting van zijn gronden wordt opgenomen in dit O-PIP, zoals voorgesteld in eerder overleg met de Provincie en Gemeente. Voor de volledigheid is het kaartje waarop de gewenste ontsluiting is aangegeven, als bijlage aan deze zienswijze toegevoegd.	De beoogde ontsluiting maakt geen deel uit van de scope van de RijnlandRoute en is daarom niet opgenomen in de verbeelding. Indiener heeft contact met de gemeente Leiden over dit onderwerp.
A134	Indiener heeft bezwaar tegen het verbreden van de huidige Europaweg naar een vierbaans rijweg die zo een aantrekkende/ zuigende werking heeft op doorgaand verkeer in en om Leiden, waardoor er in de toekomst alleen maar meer verkeer komt t.o.v. de huidige situatie. Men beoogt alleen een betere doorstroming te bewerkstelligen van het huidige wegverkeer met deze O-PIP en dat is onvoldoende.	Er is in het verkeersmodel inderdaad sprake van een verkeersaantrekkende werking van de verbrede Europaweg. Echter, zonder deze verbreding functioneert de RijnlandRoute verkeerskundig niet c.q. wordt de doelstelling van de RijnlandRoute niet bereikt.
A135	Het herstellen van de verbinding Voorschoterweg deel zuid van de N206 naar een nieuwe aansluiting aan de zuidzijde, ontbreekt ten onrechte in het plan. Indien deze aansluiting niet hersteld wordt, leidt dit tot een onacceptabele toename van vrachtverkeer op de Voorschoterweg (het deel langs 't Duyfrak).	Dit valt buiten de scope van het project RijnlandRoute. De provincie is in bestuurlijk overleg met de gemeente Katwijk om hiervoor buiten de kaders van de ruimtelijke procedure een oplossing te vinden.
A135	Het viaduct Valkenburg I kan volgens indiener vervangen worden door een parallelweg aan de Kooltuinweg naar de N441, aansluitend op de nieuw te ontwikkelen ongelijkvloerse kruising. Hiermee wordt tevens voldaan aan het behoud van het uitzicht op de duinen en het voormalige vliegveld.	Het door indiener omschreven alternatief is niet haalbaar en biedt onvoldoende aansluiting op locatie Valkenburg.
A135	Aangegeven wordt dat de uitgevoerde onderzoeken geen rekening hebben gehouden met de eindbebouwing van het project Locatie Valkenburg, 't Duyfrak en Duinvallei.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Scope en verkeer



Nr	Zienswijze	Beantwoording
A135	In het achtergronddocument luchtkwaliteit staat vermeld dat het verkeer op de aansluitende infrastructuur niet relevant is en daarom niet nader is onderzocht. Indiener is het niet eens met deze stelling en geeft aan dat de aansluitende stedelijke infrastructuur veelal niet vergelijkbaar is met de in het vrije veld liggende provinciale weg. Gesteld wordt dat het achtergronddocument onvolledig is.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A135	In de tabellen met intensiteiten is binnen de gemeente het enige punt op de N206 en de Torenvlietbrug opgenomen. Er zijn geen gegevens opgenomen dichterbij Katwijk en ook niet op bestaande aangrenzende wegen. Er is dus niet inzichtelijk gemaakt wat het effect van de RLR is.	Dat is in deze fase ook niet gebruikelijk. De informatie is echter wel te vinden op <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a> en is in de volgende fase ook weer op die locatie gepubliceerd.
A135	In het achtergronddocument verkeer zijn geen reistijdfactoren opgenomen voor een traject dat van/naar Katwijk gaat en de oostwest verbinding vanaf Katwijk is ook niet in beeld gebracht. Wel is de verbinding opgenomen vanaf de Katwijkerweg, via het Middenjoght en uiteindelijk via het viaduct Achterweg naar de aansluiting Valkenburg I opgenomen, terwijl het viaduct Achterweg niet is opgenomen in het O-PIP. De toekomstige verkeersstructuur van PLV is echter niet opgenomen. Daarnaast is in het verkeersmodel voor de Voorschoterweg (tussen de Torenvlietslaan en de Rijnvlietslaan) een maximum snelheid van 60 km/uur opgenomen, terwijl hiervoor een besluit is genomen om dit stuk een maximumsnelheid van 50 km/uur te geven. Tevens bestaat het voornemen om er een 30 km/uur regime toe te passen.	In het verkeersmodel is rekening gehouden met de toegestane maximumsnelheid op de betreffende wegen. Voornemens om wegen een andere maximumsnelheid te geven worden niet meegenomen omdat voornemens nog zeer onzeker zijn.
A135	Aangegeven wordt dat in het externe veiligheidsonderzoek geen onderzoek gedaan is naar de gevolgen van het verplaatsen van de aansluiting bij de Voorschoterweg. Het vrachtverkeer vanuit de Voorschoterweg is in het plan genoodzaakt om direct langs het woongebied 't Duyfrak te rijden om de N206 te bereiken. Dit kan leiden tot een toename van het groepsrisico.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Externe veiligheid
A135	De Kooltuinweg wordt in het O-PIP aangeduid als een weg waarbij geen sprake is van reconstructie of overschrijding van de grenswaarde. In het achtergronddocument geluid staat dat er op de weg nu geen verkeer is en in 2030 ruim 20,000 motorvoertuigen per etmaal over deze weg rijden. Onduidelijk is over welk wegvlak het hier gaat. Indiener wil hierover graag een nadere motivering.	Dit is inderdaad niet correct en geeft een vertekend beeld. Deze verkeersintensiteit is ook niet in de berekening betrokken. Dit is gecorrigeerd in het akoestisch onderzoek van het PIP.
A135	Het model NRM2013-verrijkt, waarnaar in het achtergronddocument geluid wordt verwezen, heeft niet met de stukken ter inzage gelegen. Hierdoor is het niet mogelijk om de resultaten van het onderzoek te verifiëren.	Dat is in deze fase ook niet gebruikelijk. De informatie is echter wel te vinden op <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a> en is in de volgende fase ook weer op die locatie gepubliceerd.
A135	Het rapport 'uitgangspunten verkeersmodel' geeft inzicht op de verkeersontwikkelingen op de hoofdwegenstructuur. Wat de effecten zijn van het plan op de aansluitende wegen is niet	Dat is in deze fase ook niet gebruikelijk. De informatie is echter wel te vinden op <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a> en is in de volgende fase

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	aangegeven. Voor een goede beoordeling van de ruimtelijke effecten dient het volledige rapport alsnog aan de plandocumenten te worden toegevoegd.	ook weer op die locatie gepubliceerd.
A135	In het O-PIP wordt onvoldoende rekening gehouden met andere ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de HOV-buslijn, de fietssnelweg Katwijk-Leiden, de verlegging/verdieping van de N206 ter hoogte van project Duinvallei en de aansluiting op de projecten Locatie Valkenburg en 't Duyfrak. Gepleit wordt om één PIP op te stellen voor de RLR en het gehele tracé van de HOV met aandacht voor de provinciale fietssnelweg.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Scope en verkeer
A135	Op de tekeningen in dit rapport is de RLR niet volledig opgenomen. De afbeeldingen zijn afgekapt midden tussen aansluiting Valkenburg I en II, de N441 en ook de aansluitende wegvakken van de provinciale weg zijn niet in beeld gebracht.	De figuren zijn inderdaad te ver afgesneden, dit wordt hersteld in de toelichting bij het PIP.
A135	Het realiseren van geluidschermen van maximaal 4 meter is onacceptabel. Dit leidt tot ernstige aantasting van de gebiedskarakteristiek en leidt tot uitzichtvermindering op de duinen en het voormalige vliegveld. Er moeten meer maatregelen aan de bron worden genomen, om de bouw van de geluidschermen overbodig te maken, zoals een verdiepte aanleg van minimaal 3 meter. Waar ze toch moeten worden gerealiseerd, moeten ze transparant worden uitgevoerd.	De vier meter hoge schermen zijn resultaten van het afwegingskader waarbij naast reductie van geluidhinder ook afweging plaatsvindt van financiële aard. Dit betekent dat er binnen de wet ruimte is om op basis van financiële afwegingen niet alle knelpunten weg te nemen, omdat de extra kosten in relatie tot de te behalen geluidswinst onevenredig hoog zijn. Het is echter niet zo dat er binnen de wet een vrije keuze is om geen of significant lagere schermen aan te leggen, de bescherming van het individu of groepen individuen die te maken hebben met geluidsknelpunten gaat voor op bijvoorbeeld landschappelijke waarden zoals uitzicht. Slechts in uitzonderlijke gevallen waar sprake is van een breed draagvlak is het mogelijk hiervan af te wijken. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Wegontwerp, geluid en landschap
A135	Indiener vindt dat er te weinig ingezet wordt op innovatie en bevolkingsafname. Meer asfalt is geen goede oplossing. Zet in op volume spreiding door Nederland en verhoog en/of faciliteer niet de auto-industrie.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Ten aanzien van de genoemde bevolkingsafname wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer
A135	Indiener stelt de volgende vragen: 1. Waarom spreidt u de groei niet door Nederland?	1. Deze vraag overstijgt dit project en wordt daarom voor kennisgeving aangenomen.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Waarom belast u het huidige grondgebied van de RLR omgeving steeds hoger?</li> <li>3. Waarom stelt u normen omhoog bij? Dit zal het vertrouwen in de overheid doen afnemen.</li> <li>4. Waarom besteedt u zoveel geld in een tijd van minder? Dat siert u als overheid niet.</li> <li>5. Waarom hangt uw plan als los zand aan elkaar? Wie het hardst schreeuwt krijgt het meest</li> <li>6. Ik wil niet dat u de RLR aanlegt, omdat u moet investeren in andere innovatieve en milieuontziende mobiliteit. Waarom doet u dat zo weinig?</li> <li>7. U belast de direct en verder omwonenden. Waarom doet u dat? U legt deze weg voor anderen aan. Die moeten daar geen profijt van hebben terwijl wij er last van hebben. Leg daarom deze omstreden route niet aan.</li> <li>8. Vliegveld Valkenburg gaat niet zoals eerder gepland aan volume bebouwd worden. De weg heeft dus geen nut en is achterhaald. Waarom gaat u dit dan toch doen?</li> <li>9. Waarom faciliteert u de auto-industrie?</li> <li>10. Waarom is uw plan en milieuzwaarte niet volledig? U plant een hoogwaardige busroute. Dan is er dus minder autoasfalt nodig. Haal dus asfalt weg als u zo gelooft in uw plan.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Deze vraag overstijgt dit project en wordt daarom voor kennisgeving aangenomen.</li> <li>3. Het bevoegd gezag moet voldoen aan wet- en regelgeving. Normen worden niet omhoog bijgesteld.</li> <li>4. Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Nut en noodzaak</li> <li>5. Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.</li> <li>6. Deze vraag overstijgt dit project en wordt daarom voor kennisgeving aangenomen.</li> <li>7. Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging</li> <li>8. Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Nut en noodzaak</li> <li>9. Deze vraag overstijgt dit project en wordt daarom voor kennisgeving aangenomen.</li> <li>10. Voor de beantwoording van deze vraag wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Nut en noodzaak en scope</li> </ol>
A135	<p>In het Masterplan Locatie Valkenburg zijn twee extra overkluisingen opgenomen over de RLR ten behoeve van een fiets- en voetgangersoversteek. Deze zijn niet opgenomen in het O-PIP. De overkluisingen zijn essentieel voor een goede ontsluiting van de Locatie Valkenburg en voor de aansluiting op de HOV. Gevraagd wordt om deze overkluisingen op te nemen in het wegontwerp.</p>	<p>In het definitieve PIP zijn langzaam verkeerverbindingen binnen de bestemming Verkeer toegestaan. De bedoelde overkluisingen zijn daarmee planologisch mogelijk.</p>
A135	<p>In het O-PIP is niet tot nauwelijks aandacht besteed aan het belang van waterrecreatie en het daarmee samenhangende aspect van waterveiligheid. Indieners maken zich zorgen over de effecten die de RLR heeft op de veilige bereikbaarheid van de roeivereniging en de roeimogelijkheden zowel tijdens de bouw als daarna. Het gaat hierbij onder andere om de wateren: de Vliet, het Rijn-Schiekanaal, de Meerburgerwatering, de Veen- en Dobbewatering. Concreet gaat het om de belangen van een veilige waterrecreatie tijdens de werkzaamheden en na de aanleg van de kunstwerken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ de werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van de tunnel vanuit de Oostvlietpolder en de</li> </ul>	<p>De doorvaarbaarheid van de wateren rondom de RijnlandRoute is gegarandeerd door handhaving van doorvaarthoogten of verruiming daarvan en maatregelen in het watersysteem (watergangen verbinden en realisatie van aquaducten). Zie verder de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	<p>aan- en afvoer van materiaal;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ de werkzaamheden ten behoeve van de aansluiting op de A4 en de eindsituatie ter plaatse;</li> <li>▪ de aanleg van nieuwe bruggen ter vervanging van de Lammenschansbrug en de Trekvlietbrug;</li> <li>▪ de kruising van de Veenwatering bij de Stevenshof.</li> </ul> <p>Indiener wil dat in het O-PIP maatregelen worden opgenomen die de veiligheid en de doorvaart waarborgen. Daarbij wordt verwezen naar het Veiligheidsconvenant dat de provincie in 2013 met de roeiverenigingen heeft afgesloten. Tevens wordt verwezen naar pag. 78 van de nota van beantwoording van de Visie Ruimte en Mobiliteit waarin wordt gesteld: 'De doelbepaling wordt: nieuwe activiteiten in en om deze recreatieve vaarwegen mogen niet leiden tot achteruitgang van de bestaande recreatieve bevaarbaarheid'.</p>	
A136	<p>Het lijkt mij dat het totaal aantal vernietigde hectares belangrijk weidevogelgebied als gevolg van de RijnlandRoute dus niet 3,40 ha bedraagt maar 3,40 ha plus 29.96 ha. Dit is echter veel te laag ingeschat. Bij dit onderzoek is ook niet meegenomen dat het tracé juist door de meest weidevogelrijke percelen van de Papenwegse Polder loopt. Er zijn meerdere redenen waarom de vogels juist daar broeden en niet in de percelen richting de Papeweg. De belangrijkste reden is dat het broedsucces in het gebied ten noorden van de Nieuwe Weg vele malen hoger is dan in de rest van de Papenwegse Polder (het broedsucces in de rest van de polder is veel te laag om de weidevogelpopulatie in stand te houden).</p>	<p>De Papenwegse polder kent verschillen in dichtheid van broedparen, waarbij het deel tussen de Nieuwe Weg en de Stevenshof een hoger broedsucces heeft. Welke factoren hiervoor verantwoordelijk zijn is niet eenvoudig te duiden. In dit gebied zal de RijnlandRoute worden aangelegd. De oppervlakte van de weg wordt geheel gecompenseerd. Voor de versturende werking van de weg, die hier verdiept ligt, wordt op basis van verkeersintensiteit en geluidverstoring conform het provinciaal beleid, een te compenseren oppervlakte berekend. In deze berekening is rekening gehouden met de niet-normaalverdeling van de broedparen en het hogere broedsucces in het noordelijk deel van de polder.</p>
A136	<p>De aantrekkelijkheid van een gebied voor weidevogels wordt met name bepaald door de openheid van een gebied en versturende landschapselementen. Er zijn meerdere wetenschappelijke onderzoeken die uitwijzen dat de verstoringafstand voor wegen minimaal 150 meter is, voor autowegen is dat zelfs 150-450 meter. Het lijkt me voor de hand liggen dat minimaal 150 meter moet worden aangehouden, wat betekent dat het gehele gebied vanaf de Nieuwe Weg tot de Stevenspolder als broedgebied vernietigd wordt. Dit gaat om ongeveer 50 hectare.</p>	<p>De berekening van de oppervlakte verstoord gebied naast een weg in een verdiepte ligging, is gebaseerd op de verkeersintensiteit en de geluidverstoring conform de provinciale beleidsregel.</p> <p>Uit onderzoek blijkt dat weidevogels weliswaar in verminderde dichtheden voorkomen in verstoord gebied, maar niet geheel afwezig zijn. Het gebied aan de rand van de wijk Stevenshof</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
		<p>kent een dichtheid aan broedparen waaraan niet direct de versturende invloed kan worden afgelezen die uit de wijk verwacht zou worden. Hoewel onderzoek in andere situaties laat zien dat de versturende afstand van een woonwijk op weidevogels tot op 1200 meter merkbaar is, lijkt dit hier wellicht niet de belangrijkste bepalende factor voor de vestiging van weidevogels.</p> <p>Of er sprake zal zijn van het geheel ongeschikt worden van dit gebied voor broedende weidevogels laat zich lastig voorspellen. Bovendien is niet duidelijk of dat effect geheel aan de aanleg van de weg kan worden toegeschreven.</p> <p>Indiener vraagt zich af of niet op voorhand rekening moet worden gehouden met het totale verlies van het areaal tussen weg en woonwijk. Omdat het effect in deze specifieke situatie moeilijk is in te schatten en deze vraag niet simpel met kan worden beantwoord, is een nieuwe afweging gemaakt voor het te compenseren oppervlak.</p> <p>Naast het areaal dat verdwijnt door de weg en het areaal dat als verstoord wordt aangemerkt en is bepaald op basis van de geluidberekeningen, is het resterende niet als door de weg verstoord beschouwde areaal berekend en meegenomen in de compensatieopgave.</p>
A136	<p>Tevens vrees ik dat door de aanleg van de RijnlandRoute het gebied verder geopend wordt en er een verbinding van de Stevenshof bij de Dobbewatering richting de Nieuwe Weg wordt gemaakt. Dit zal een grote toename van fietsers, joggers, en wandelaars met (loslopende) honden tot gevolg hebben. Nu is dit nog een rustige doodlopende weg, waar vrijwel geen verkeer is. De verstoringsafstand voor honden is meer dan 250 meter. Dit zou betekenen dat indirect door de aanleg van de RijnlandRoute nog eens 35 hectare ongeschikt zal worden voor weidevogels.</p>	<p>In het beleid van de regio bestaat de wens voor het toegankelijk maken van de polder voor natuurgerichte recreatie. Mogelijk kan de ontsluiting voor het dienstgebouw van de tunnel en de vluchtroutes benut worden voor een ommetje buiten het broedseizoen. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Natuur en landschap</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A136	<p>Compenserende maatregelen (aanleg van een groot aantal plasdras percelen, instandhouden/herstellen van kruidenrijke en reliefrijke weilanden die laat gemaaid worden, etc) zullen zeker niet tegen de Stevenspolder aangelegd moeten worden (als gesuggereerd in de documenten), aangezien de verstoring daar veel te groot is maar juist in het centrale, meest open gedeelte van de polder. In dat kader verwijs ik ook graag naar een rapport van Altenburg &amp; Wymenga, nr. 412, uit 2005, waarin is aangegeven dat een levensvatbare populatie grutto's uit minimaal 50 broedparen bestaat en een totale oppervlakte van 170-250 hectare nodig heeft. Deze oppervlakte zal bij realisatie van de RijnlandRoute niet of nauwelijks gehaald worden en dus het einde van een levensvatbare populatie grutto's.</p>	<p>De mitigatievisie gaat uit van optimale compensatiemogelijkheden. In deze polder is de situatie complex. Verstoring maakt dat het niet direct de meest geschikte locatie is om alle compensatie te realiseren. In de gehele polder wordt op veel percelen agrarisch natuurbeheer uitgevoerd. Voor compensatie zouden zwaardere inspanningen geleverd moeten worden die zich niet zomaar laten combineren met de agrarische functie. Daarvoor is in deze polder nu geen draagvlak. Daarom is gekozen voor het uitvoeren van een deel van de maatregelen elders.</p>
A136	<p>Voor de resteffecten is berekend dat er door de aanleg 3,4 hectare verdwijnt en dat vanwege extra geluidverstoring sprake is van een opgave van 26,6 hectare compensatie. Voor beide opgaven worden compensatiemogelijkheden uitgewerkt in de directe omgeving. Graag zou ik willen weten (ook gezien de continue afname van de biodiversiteit in Zuid-Holland) wat deze compensatiemogelijkheden inhouden, waar ze uitgevoerd gaan worden, wat de concrete gevolgen zullen zijn voor de pachters/boeren/grondeigenaren in de Papenwegse Polder en wat de financiële consequenties zijn. Voor een goede kosten-baten afweging lijkt het mij noodzakelijk om te weten hoeveel deze maatregelen gaan kosten, voordat er een besluit zal worden genomen tot de aanleg van de RijnlandRoute.</p>	<p>Voor de compensatie van de weidevogels is in de kostenraming voldoende budget gereserveerd voor aankoop, inrichting en beheer van het benodigde compensatieareaal. Compensatie voor weidevogels is gericht op de uitbreiding van het broedbiotoop. Voor de locatiekeuze wordt de provinciale beleidsregel gevolgd. De maatregelen die nu worden uitgewerkt hebben geen gevolgen voor pachters, grondeigenaren en agrariërs in de Papenwegse Polder.</p>
A136	<p>Daarnaast zou ik ook aandacht willen vragen voor de de prognoses voor de RijnlandRoute (w.b. (beroeps)bevolking, woningbouw, kantoren, bedrijfsterreinen, verkeersontwikkeling e.d.). Deze zijn niet realistisch en ook niet in lijn met de laatste prognoses die beschikbaar zijn. Ik zou dan ook willen verzoeken om een gedegen kosten-baten analyse gebaseerd op realistische scenarios inclusief de verwachte kosten voor onderhoud, om de beslissing tot de aanleg te rechtvaardigen (zeker voor toekomstige generaties, die anders niet zullen begrijpen waarom er indertijd een meer dan 1 miljard kostende weg is aangelegd voor een zeer beperkte groep belanghebbenden).</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer</p>
A136	<p>Als laatste punt zou ik graag vermelden dat het nog steeds onduidelijk is wanneer en waarom de ecologische verbinding tussen de Ommedijkse Polder en de Papenwegse Polder is gewijzigd. Bijgevoegde EHS kaart geeft de originele situatie weer, die in de tussentijd is gewijzigd. De realisatie van de ecologische verbinding zoals oorspronkelijk vastgesteld zal door de aanleg onmogelijk</p>	<p>In het streekplan West (2003) stond deze verbinding ingetekend als een globale stippellijn. Met de vaststelling van de Verordening Ruimte (juli 2010) is dit vertaald in een wat exactere begrenzing, zoals weergegeven op het kaartje in de zienswijze.</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	worden.	Bij een latere herziening hebben PS besloten de loop van deze verbinding in de Ommedijkse Polder iets te verleggen, om ruimte te bieden voor de RijnlandRoute. De ecologische verbindingszone in de Ommedijkse Polder kan via de faunapassage in de A44 worden aangesloten op de Papenwegse Polder.
A137	Indiener heeft een brief ontvangen, waarin is aangegeven dat hij een deel van diens perceel (ca 30m2 grond) kwijt raakt aan de RLR, t.b.v. verbreding van de ter plaatse aanwezige watergang (parallel aan Hofvlietweg). De woonboerderij van indiener met o.a. voornoemd perceel staat op dit moment te koop. De genoemde watergang is gegraven bij de reconstructie/verbreding van de A4, waarvoor indiener destijds al grond heeft verkocht aan RWS. Hij wil dat de betreffende oppervlakte water elders wordt vergraven.	Watercompensatie wordt op geschikte locaties gezocht, doorgaans nabij de geprojecteerde ontwikkeling en in één peilgebied. De watercompensatie op perceel van indiener is zo'n geschikte locatie.
A138	De financiële haalbaarheid van het plan is niet aangetoond.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Economische uitvoerbaarheid
A138	Door de aanleg van de RLR, en de overheersende westenwind, zal de luchtkwaliteit ter plaatse van de woning van indiener sterk verslechteren. Dit zorgt voor ernstige gezondheidsklachten van zijn vrouw (heeft de ziekte COPD), alsmede voor de overige (huidige en toekomstige) bewoners. Als oplossing geeft indiener het plaatsen van fijnstoffilters bij de luchtmonden van de tunnel aan.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A138	Indiener maakt bezwaar tegen de tracékeuze dwars door Voorschoten. Hij ziet het als een historisch gemiste kans om met de keuze voor de Churchillavenue variant het gebied op en rond deze weg op een hoger niveau te brengen, zonder de grote gevolgen voor de gezondheid en woon- en leefklimaat die het huidige tracé heeft, terwijl ook de bereikbaarheid van het Bio-science Park hier veel beter door gewaarborgd wordt. Indiener vindt dat de nut en noodzaak van de beoogde RLR tracé niet goed is aangetoond. Overheidsbezuinigingen, een vernietigend MER-rapport en nieuwe inzichten, o.a. de verwachte verkeersstromen, rechtvaardigen een herziening van de besluitvorming rondom de RLR. Gepleit wordt voor het kiezen voor de veel snellere en goedkopere oplossing: het aanpakken van de bestaande verkeersknelpunten aan de oost- en westkant van Leiden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A140	De grondslagen om de RLR op deze wijze aan te leggen berusten op verkeerde aannames en er zijn voldoende alternatieve oplossingen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
A140	Het voorgenomen plan voorziet in een ontoelaatbare aantasting van de open ruimte en natuur-agrarische- en recreatieve waarden ter plekke en langs het overige deel van het tracé langs de Stevenshofpolder en recreatiegebied Vlietlanden. Dit gaat in tegen het streven van de overheid om zorgvuldig om te gaan met schaarse middelen en dient daarom heroverwogen te worden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
A140	Het trace van de RLR grenst direct aan het eigendom van indiener en zal tevens over een deel ervan worden aangelegd. Door de directe nabijheid van de RLR, zonder maatregelen welke de geluidshinder en de te verwachten lichthinder beperken, zal de waarde van de woning dalen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A143	de uitbreiding met een fietsbrug is gepland op de inrit naar zijn woonboot. Daarmee wordt de ontsluiting naar zijn woonboot geblokkeerd. Hij gaat hiermee niet mee akkoord en wil graag weten of er een alternatieve ontsluiting naar zijn woonboot gerealiseerd kan worden over zijn terrein	In het huidige ontwerp is geen aparte fietsbrug meer opgenomen over de Oude Rijn. Fietsverkeer over de Oude Rijn wordt geleid over het bestaande fietspad.
A144	Indiener maakt bezwaar tegen de aantasting van het polderlandschap, en daarmee zijn uitzicht.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap
A144	Indiener maakt bezwaar tegen de verhoging van de geluidsoverlast door de komst van de weg. Dit kan zorgen voor nadelige gezondheidseffecten. Ook gezien de nabije ligging van de tunnelmond.	In de wijk van indiener is in het kader van de Wet geluidshinder geen sprake van overschrijding van de grenswaarden. In het kader van de Wet milieubeheer (TB) is sprake van een lichte overschrijding op een beperkt aantal adressen. Er worden geen maximale ontheffingswaarden overschreden. In de berekeningen is rekening gehouden met meteo gegevens en de verdeling van verkeer over verschillende dagdelen. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A144	Indiener maakt bezwaar tegen de verslechtering van de luchtkwaliteit, met gezondheidsrisico's tot gevolg. Ook gezien de nabije ligging van de tunnelmond en de bijbehorende 'rookpluim' die daar zal ontstaan.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A144	Indiener maakt bezwaar tegen de aanleg van de RLR ter hoogte van Stevenshof. Hij geeft aan hierdoor blijvende schade op te lopen doordat de geluidsbelasting toeneemt, de luchtkwaliteit verslechtert, zijn uitzicht wordt verminderd, verminderde bereikbaarheid en extra reistijd.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging



Nr	Zienswijze	Beantwoording
A144	Indiener geeft aan dat de waarde van zijn woning zal dalen indien de RLR wel gerealiseerd wordt. De provincie moet de opgelopen schade vergoeden voor de start van de uitvoering.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A144	Indiener maakt bezwaar tegen het feit dat door de aanleg van de RLR hij meer moet omrijden, waardoor hij extra reistijd en geld kwijt is.	De RLR is gericht op het verbeteren van de oost-westverbinding tussen Katwijk, A44 en de A4. Door de RLR zal de doorstroming verbeteren en betrouwbaardere reistijden opleveren, zodat per saldo de reistijd wordt verkort. Een deel van het verkeer richting Den Haag zal gebruik gaan maken van de RijnlandRoute en de A4. Via Leiden-Zuid kan verkeer vanuit de Stevenschhof daar rechtstreeks naartoe. Bestemmingsverkeer tussen Wassenaar en de Stevenschhof zal gebruik maken van de parallelweg. Verkeer met een bestemming zuidelijke gelegen zal eerder kiezen voor de route via aansluiting Leiden West.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A147	<p>indiener dringt er op aan dat zodanige maatregelen aan de bron en in de overdracht van geluid worden getroffen dat geen hogere waarden nodig zijn. Het kan niet zo zijn dat deze bezuiniging ten koste moet gaan van het leefklimaat en de volksgezondheid.</p>	<p>Het toepassen van geluidarm asfalt en geluidwerende voorzieningen zijn resultaten van het afwegingskader waarbij naast reductie van geluidhinder ook afweging plaatsvindt van financiële aard. Dit betekent dat er binnen de wet ruimte is om op basis van financiële afwegingen niet alle knelpunten weg te nemen, omdat de extra kosten in relatie tot de te behalen geluidswinst onevenredig hoog zijn. Het is echter niet zo dat er binnen de wet een vrije keuze is om geen of significant lagere schermen aan te leggen, de bescherming van het individu of groepen individuen die te maken hebben met geluidsknelpunten gaat voor op bijvoorbeeld landschappelijke waarden zoals uitzicht. Slechts in uitzonderlijke gevallen waar sprake is van een breed draagvlak is het mogelijk hiervan af te wijken. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid</p>
A147	<p>Ik verzoek u om bij de vaststelling van het O-PIP rekening te houden met de HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer-buscorridor Leiden Centraal-Katwijk-Noordwijk) met aandacht voor de provinciale fietssnelweg, en pleit ervoor om één inpassingsplan te maken. Het onvoldoende meenemen van de bovengenoemde projecten is in strijd met het doel van de RLR, verbeteren van de doorstroming, vergroten van de verkeersveiligheid, verbeteren van de leefbaarheid en het creëren van een robuust infrastructuurnetwerk wat minder gevoelig is bij calamiteiten.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Scope</p>
A147	<p>Alle onderzoeken, berekeningen en ontwerpen moeten gebaseerd zijn op de eindbebouwing Project Locatie Valkenburg (5000 woningen extra conform uitgangspunten Masterplan vastgesteld 11 juli 2013), 't Duyfrak (760 woningen extra) en Duinvallei (400 woningen extra). Dit is nu niet het geval.</p>	<p>In het verkeersmodel NRM-2013 zijn de regionale ontwikkelingen (Valkenburg, Duyfrak en Duinvallei) meegenomen voor de prognose 2030</p>
A147	<p>In het Masterplan Locatie Valkenburg zijn 2 extra overkluizingen opgenomen over de RijnlandRoute ten behoeve van een fiets- en voetgangersoversteek, ter plaatse van Broekweg- Oude Broekweg en ter plaatse van de Landgoederenroute (onderdeel provinciaal fietspadenplan, F271). In het O-PIP RLR zijn deze overkluizingen onmogelijk gemaakt. De overkluizingen zijn essentieel voor een goede ontsluiting van de Locatie Valkenburg en daarmee noodzakelijk met het oog op een goede ruimtelijke ordening. Ik verzoek u om bij vaststelling van het O-PIP RLR deze overkluizingen planologisch</p>	<p>In het definitieve PIP zijn langzaam verkeerverbindingen binnen de bestemming Verkeer toegestaan. De bedoelde overkluizingen zijn daarmee planologisch mogelijk.</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	mogelijk te maken.	
A147	<p>In het O-PIP RLR worden geluidsschermen mogelijk gemaakt van maximaal 4 meter. Dit is voor mij onacceptabel. staat bovendien op gespannen voet met het uitgangspunt van het behoud van uitzicht op de duinen en het voormalige vliegveld vanuit bestaand Valkenburg. Ik verzoek u daarom dringend om eerst alle mogelijke maatregelen aan de bron in te zetten, zoals het verdiept aanleggen, zodat de dan nog noodzakelijke geluidsschermen zo laag mogelijk worden en waar ze onontkoombaar zijn dienen ze transparant te worden uitgevoerd.</p>	<p>De verdiepte ligging is voor het PIP onderdeel van het ontwerp en meegenomen in de geluidberekeningen voor het PIP. De vier meter hoge schermen zijn resultaten van het afwegingskader waarbij naast reductie van geluidhinder ook afweging plaatsvindt van financiële aard. Dit betekent dat er binnen de wet ruimte is om op basis van financiële afwegingen niet alle knelpunten weg te nemen, omdat de extra kosten in relatie tot de te behalen geluidswinst onevenredig hoog zijn. Het is echter niet zo dat er binnen de wet een vrije keuze is om geen of significant lagere schermen aan te leggen, de bescherming van het individu of groepen individuen die te maken hebben met geluidsknelpunten gaat voor op bijvoorbeeld landschappelijke waarden zoals uitzicht. Slechts in uitzonderlijke gevallen waar sprake is van een breed draagvlak is het mogelijk hiervan af te wijken. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid</p>
A147	<p>De verkeersintensiteiten voor het geluidrapport zijn ontleend uit het NRM2013-verrijkt. Dit model maakt geen onderdeel uit van de bijlagen. Daardoor zijn stellingen als dat de verkeerstoename op wegen – die op het plangebied aansluiten - niet relevant zijn voor geluid, niet te verifiëren. Bovendien gaat die stelling niet op voor andere thema's zoals verkeer. Daarom dient het verkeersmodel alsnog aan de plandocumenten te worden toegevoegd.</p>	<p>Dat is in deze fase ook niet gebruikelijk. De informatie is echter wel te vinden op <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a> en is in de volgende fase ook weer op die locatie gepubliceerd.</p>
A147	<p>In paragraaf 6.2.2 van de plandoellichting wordt de Kooltuinweg genoemd als weg waarvan geen sprake is van reconstructie of overschrijding grenswaarde. In tabel 4.3 van het geluidrapport staat dat er op die weg nu geen verkeer is en in 2030 ruim 20.000 motorvoertuigen per etmaal over deze weg rijden. Het onderzoek maakt ons niet duidelijk op welk wegvak dit betrekking heeft. Indien hier geen sprake is van een schrijffout, dan dient deze verkeerssituatie nader omschreven te worden en gemotiveerd, in zowel geluid- als verkeerstechnische zin.</p>	<p>Dit geeft een inderdaad geen correct beeld. Overigens was het genoemde aantal motorvoertuigen niet opgenomen in het geluidmodel. In het geluidonderzoek van het PIP is de prognose correct weergegeven en zijn deze cijfers ook verwerkt in het geluidmodel.</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A147	<p>Ook voor de beoordeling van luchtkwaliteit is een transparant verkeersmodel vereist. In het achtergrondrapport luchtkwaliteit, par. 3.1.1, staat vermeld dat verkeer op aansluitende infrastructuur niet relevant is en daarom niet nader is onderzocht. Ik kan mij niet vinden in deze stelling omdat de aansluitende (stedelijke) infrastructuur, voor Valkenburg en Katwijk aan de Rijn t.w. de Voorschoterweg, Hoofdstraat en Katwijkerweg en Valkenburgerweg veelal niet vergelijkbaar is met de in het vrije veld liggende provinciale weg. Hierdoor is het achtergrondrapport dus onvolledig.</p>	<p>In het verkeersmodel is wel gekeken naar de aansluitende infrastructuur. Op basis van deze resultaten is geconstateerd dat er geen substantiele luchtkwaliteitseffecten zijn. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit</p>
A147	<p>een volledig verkeersmodel ontbreekt in de bijlagen en uit de beschikbaar gestelde informatie vallen die effecten niet af te leiden. Voor de onderbouwing van de RijnlandRoute is dit echter wel noodzakelijk. Bijlage 1 van het plan geeft een globaal inzicht in de verkeersontwikkelingen. Dit verslag blijft echter beperkt tot de hoofdwegenstructuur. Wat de effecten van het O-PIP-RLR zijn op de aansluitende wegen valt uit dit verslag niet af te leiden. Voor een goede beoordeling van de ruimtelijke effecten dient het volledige verkeersrapport alsnog aan de plandocumenten te worden toegevoegd.</p>	<p>Dat is in deze fase ook niet gebruikelijk. De informatie is echter wel te vinden op <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a> en is in de volgende fase ook weer op die locatie gepubliceerd.</p>
A147	<p>In vrijwel alle afbeeldingen van achtergronddocument verkeer is de RLR niet volledig opgenomen. De afbeeldingen zijn afgekapt ongeveer midden tussen aansluiting Valkenburg I en I I. Valkenburg I, de N441 en ook de aansluitende wegvakken van de provinciale weg zijn helemaal niet in beeld gebracht. Dit geldt onder andere voor de congestiebeelden. In de tabellen met intensiteiten is binnen onze gemeente het enige punt op de Ir. G. Tjalmaweg de Torenvlietbrug. Er zijn geen gegevens opgenomen dicht bij Katwijk en ook niet op bestaande aangrenzende wegen (Provinciale weg bij Duinvallei, N441, parallelle routes door Valkenburg, Katwijk aan de Rijn en Rijnsburg ref. fig. 2.2 Bijlage 2 Verkeersveiligheid). Er is dus geenszins inzichtelijk gemaakt wat het effect van de RijnlandRoute is. Niets is verifieerbaar. Ook zijn geen reistijdfactoren opgenomen voor een traject dat van/naar Katwijk gaat. In het verkeersrapport wordt de oostwest verbinding vanaf Katwijk niet in beeld gebracht terwijl dat wel één van de doelen is. De gevolgen op niet te wijzigen wegen (o.a. buiten en grenzend aan het plangebied) zijn nog niet onderzocht althans zijn niet inzichtelijk gemaakt. Wij moeten het doen met de mededeling dat de aanleg van de RLR een gunstig effect heeft op de verkeersdruk van de lokale wegen terwijl dit niet in het rapport onderzocht is.</p>	<p>De figuren zijn inderdaad te ver afgesneden, dit wordt hersteld in de toelichting bij het PIP. Wat betreft de geleverde intensiteiten, dat is in deze fase ook niet gebruikelijk. De informatie is echter wel te vinden op <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a> en is in de volgende fase ook weer op die locatie gepubliceerd.</p>
A147	<p>Een volledig verkeersmodel ontbreekt in de bijlagen en uit de beschikbaar gestelde informatie vallen die effecten niet af te leiden. Voor de onderbouwing van de RijnlandRoute is dit echter wel noodzakelijk. Gezien het bovenstaande acht ik het O-PIP RLR in strijd met een goede ruimtelijke</p>	<p>De bijlage met gedetailleerde opgave van verkeersintensiteiten is bij het O-PIP beschikbaar gesteld via de website <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a>. In de volgende fase worden deze</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	ordening en een zorgvuldige voorbereiding van een besluit.	gegevens op dezelfde locatie gepubliceerd.
A148	Indiener vindt dat nut en noodzaak van de RLR niet voldoende is aangetoond. De onderbouwing is onvoldoende en er is gebruik gemaakt van verkeerde verkeersgegevens.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Nut en noodzaak
A148	De RLR wordt aangelegd door een gebied dat in de structuurvisie een poldergebied categorie 1 status heeft. Dit leidt onherroepelijk tot onherstelbare schade aan het poldergebied.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Natuur
A148	Indiener geeft aan dat de ingediende zienswijze door de bewonersvereniging Charlotte Kohlerpad als herhaald en ingelast dient te worden beschouwd.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
A148	Door het ontwerpbesluit hogere grenswaarde vast te stellen worden de normen op onacceptabele wijze overschreden. Gevraagd wordt om maatregelen te treffen om de schade zo veel mogelijk te beperken.	Er worden geen maximaal toegestane ontheffingswaarden overschreden. Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A148	Indiener is van mening dat het onmogelijk is om een goede zienswijze in te dienen, aangezien belangrijke besluiten ontbreken (namelijk de ontwerp-Tracébesluiten).	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
A148	De woningen aan de Charlotte Kohlerpad hebben een uniek luchtverwarmingssysteem. Door de heersende zuid-westelijke windrichting, de helling in de aansluiting met de A44 en het optrekkende verkeer naar 120 km/uur (met bijbehorende toename van emissie van schadelijke stoffen) zal de gezondheid van de bewoners worden geschaad.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A148	In het MER wordt te weinig rekening gehouden met de milieueffecten per locatie. Volgens het MER zal de aanleg van de RLR verbeteringen van de milieueffecten opleveren. Echter, het MER gaat niet in op de grote lokale verschillen. Indiener is van mening dat de bewoners aan de Charlotte Kohlerpad onevenredig zwaar worden getroffen door geluidbelasting, luchtvervuiling, etc.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
A148	Tijdens bewonersavonden werd geen heldere informatie verschaft, vaak kreeg indiener het gevoel dat de medewerkers van de provincie ook niet wisten hoe het zat.	De medewerkers van de provincie trachten tijdens informatieavonden vragen van geïnteresseerden volledig te beantwoorden. Indien zij een inhoudelijke antwoord niet paraat hebben zijn er reactieformulieren beschikbaar om de vragen te noteren, op deze manier worden antwoorden naderhand opgestuurd.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A148	Indiener wil toezegging dat de provincie zich houdt aan de opleveringstoets (deze houdt in dat mocht blijken dat na overlevering van de RLR niet aan geldende normen wordt voldaan, er alsnog de benodigde maatregelen worden getroffen om hieraan te voldoen).	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
A148	Indiener geeft aan dat het plan bestaat uit teveel documenten om door te nemen in zes weken tijd.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
A148	Indiener vraagt zich af wat er gebeurd is met het alternatief Churchill Avenue. De tunnel van de RLR wordt steeds langer, is dit wel veilig? Moet dit alternatief niet nog eens bekeken worden?	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
A149	Onduidelijk is hoe de afslag naar Wassenaar - de N441 - eruit komt te zien. Het plan van de provincie houdt voor de kruising op en de gemeente heeft er geen plan voor. Een ongelijkvloerse kruising heeft de voorkeur, onder voorwaarde dat het verkeer vanaf de N206 al ter hoogte van het industrieterrein Katwijkerbroek een verdiepte bak of tunnel ingaat. Mocht de weg toch bovengronds langs indieners flat passeren, dan gaat de voorkeur uit naar een geluidscherm van 4 meter hoog (niet transparant, waar begroeiing tegenaan kan groeien zodat het verkeer aan het zicht onttrokken wordt).	De RijnlandRoute sluit aan op de bestaande kruising N441. De gemeente Katwijk zal de kruising eventueel reconstrueren als onderdeel van het plan Duinvallei. Eventuele noodzaak voor (alsmede langte en hoogte van) geluidschermen nabij de kruising N441 als gevolg van het project RijnlandRoute wordt door de Wet geluidhinder bepaald. Indien geluidsschermen nodig zijn, zal de vormgeving hiervan onderdeel worden van een landschapsplan.
A149	Gevraagd wordt om tijdens de uitvoering van het plan, de bestaande begroeiing incl. de bomen, zo lang mogelijk in tact te houden.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
A151	Indiener zet vraagtekens bij de nut en noodzaak van de RLR, aangezien voor de onderbouwing daarvan is uitgegaan van onjuiste aannames en berekeningen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Nut en noodzaak
A151	Het landschap van de polder en het Groene Hart wordt aangetast door de aanwezigheid van een fly over van 9 meter hoog. Verzocht wordt om in plaats van een dubbele fly over te realiseren, één van de verbindingen onderlangs de A4 aan te leggen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A151	Op het gebied van geluid ontbreekt een goede integrale benadering, waardoor indiener de cumulatie van effecten op hun woning niet kan beoordelen. De akoestische modellen voor de onderdelen 1 en 2 zijn gescheiden van onderdeel 3 en houden geen rekening met de opgetelde effecten. Geconstateerd wordt dat de woningen aan de Vlietweg 96a, 98 en 100 in Leiden zijn aangemerkt als woningen waarvoor de geluidsnormen worden overschreden (door de verlegging van de Hofvlietweg). Tussen	Vanwege de rijksweg A4 is de geluidsbelasting op de woningen bepaald. De berekening voor de Hofvlietweg is in het kader van het PIP herzien, vanwege wijzigingen in het wegontwerp. Er blijken geen overschrijdingen van ten gevolge van A4 en de Hofvlietweg. Er behoeven dan ook geen hogere waarden te

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	die woningen en de woning van indiener ligt alleen de Vliet, wat een geluiddrager is. Het toevoegen van twee fly-overs, de hoogste op 9 meter, zal eveneens bijdragen aan de geluidsbelasting.	worden vastgesteld. Er is ook geen sprake van opgetelde effecten. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A151	Bij de onderliggende stukken van het O-PIP en het O-besluit hogere grenswaarde wordt een gedateerde kaart opgevoerd. Bij geluidskaart 4,28 Hofvlietweg zijn verschillende woningen aan de Margaretha Furgusonhof niet als bestaande bouw ingetekend. Ook zijn de woningen en appartementen aan de M. Vasalisstraat in Voorschoten, eveneens aan de Vlietoever, niet gemeten en onjuist weergegeven en daardoor niet op een juiste wijze meegenomen in de berekeningen behorend bij het voorgestelde O-besluit hogere grenswaarde.	Dit is correct en betreft een omissie die in de berekeningen in het kader van het PIP is hersteld.
A151	<p>Indiener voorziet grote overlast voor zijn woongenot en gezondheid op het gebied van geluid door de realisatie van de tunnelmond, de verlegging van de Hofvlietweg en de dubbele fly-over bij de aansluiting op de A4 op korte afstand van zijn woning. Het geluid concentreert zich rondom de tunnelmond, vanwege:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De tunnel loopt op 16 meter diepte. Er is een beperkte afstand van 750 meter tussen de tunnelmond en de oprit naar de A4. Hierdoor ontstaat een helling waardoor het verkeer meer gas moet geven.</li> <li>▪ Vrachtauto's die de tunnel in zullen rijden, zullen om de maximum snelheid niet te overschrijden, remmen op hun motor.</li> <li>▪ De afremmende en optrekkende bewegingen door de vele haakse bochten van het verkeer op de verlegde Hofvlietlaan zorgt voor meer geluidoverlast.</li> <li>▪ Door de aanleg van de fly overs zullen auto's meer gas moeten geven om de helling te kunnen halen. Tevens bevindt dit geluid zich op een hoogte van 9 meter, waardoor het verder over het gebied uitwaaiert.</li> <li>▪ Tot slot wordt de weg verbreed van 6 tot 10 banen, wat leidt tot meer verkeer en dus meer geluid.</li> </ul> <p>Gevraagd wordt om aanvullende maatregelen te treffen die deze effecten wegnemen.</p>	Ter plaatse van de tunnel en tunnelmond en ten gevolge van de A4 en Hofvlietweg zijn geen overschrijding voor geluid en wordt voldaan aan de grenswaarden danwel toetswaarden. Voor de A4 en de aansluiting van de RLR op de A4 richting Den Haag wordt uitgegaan van toepassing van geluidarm asfalt. In het reken- en meetvoorschrift voor geluidonderzoek is voorgeschreven om hellingen mee te nemen in de berekeningen. Met hoogte en meteogegevens wordt eveneens rekening gehouden in geluidberekeningen. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A151	Indiener maakt bezwaar tegen het benoemen van de verlegging van de Hofvlietweg als een reconstructie van de weg, in plaats van het aanleggen van een nieuwe weg. De Hofvlietweg wordt dermate ver verlegd (bijna 800 meter), dat hier geen sprake is van een reconstructie. De daarbij	De Hofvlietweg is terecht beoordeeld als reconstructie. Overigens zou ook in een beoordeling als nieuwe weg geen overschrijding plaatsvinden van de grenswaarde. Voor het

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	horende beoordeling van de geluidniveaus is daarbij op zijn plaats.	overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A151	Het is onmogelijk om het gehele project te kunnen beoordelen, omdat het O-PIP en het O-Tracébesluit niet gelijktijdig ter inzage liggen. Gevraagd wordt om de milieueffecten vanuit zowel het O-PIP als het O-Tracébesluit inzichtelijk te maken, in vergelijking met de huidige situatie.	Voor de beantwoording van de zienswijzen wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Procedure en geluid
A151	Indiener voorziet grote overlast voor zijn woongenot op het gebied lichtverontreiniging door de realisatie van de tunnelmond, de verlegging van de Hofvlietweg en de realisatie van de dubbele fly-over bij de aansluiting op de A4 op korte afstand van zijn woning. De lichten van de auto's en de verlichting van de weg in de avond en nacht zorgen voor lichtvervuiling. Doordat het verkeer op een hoogte van 9 meter rijdt over de fly-over, zal de verlichting verder verspreid worden over de omgeving en te zien zijn tot ver in het open landschap, waaronder het Groene Hart. Gevraagd wordt om aanvullende maatregelen te treffen die deze effecten wegnemen.	Het wegontwerp vereist maatregelen ten aanzien van veiligheid. Hierbij komt ook het aspect lichtuitstraling aan de orde. In het wegontwerp van de RijnlandRoute is hiermee rekening gehouden.
A151	Indiener voorziet grote overlast voor zijn woongenot en gezondheid op het gebied van fijnstof door de realisatie van de tunnelmond, de verlegging van de Hofvlietweg en de realisatie van de dubbele fly-over bij de aansluiting op de A4 op korte afstand van zijn woning. Het fijnstof concentreert zich rondom de tunnelmond, dit resulteert in schade voor de gezondheid. Daarnaast wordt de weg verbreed van 6 tot 10 banen, wat meer verkeer aantrekt en dus zorgt voor meer uitstoot van fijnstof. Gevraagd wordt om aanvullende maatregelen te treffen die deze effecten wegnemen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A151	Het MER is opgesteld op basis van een ander tracé en een andere tunnellengte. Deze gegevens zijn daarom niet meer van toepassing op de voorgestelde situatie en kunnen niet meer dienen als basis voor de besluitvorming, noch als beoordelingskader voor indiener.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
A151	Indiener geeft aan dat hij de provincie verantwoordelijk houdt voor schade aan de woning ontstaan door aanleg van de RLR door bodemdaling, waterschade en planschade.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.



Nr	Zienswijze	Beantwoording
A152	<p>In het achtergronddocument geluid is de nieuwe op- en afrit N206-A44 niet opgenomen. Er wordt vanuit gegaan dat deze wel is opgenomen in de onderzoeken t.b.v. de O-Tracébesluiten. Indieners vragen zich af of voor het O-besluit hogere grenswaarde de samenloop van de verschillende geluidbronnen/wegen zijn onderzocht. Er wordt in het achtergronddocument geluid wel gemeld dat cumulatie is meegenomen, maar dat is in de berekeningen niet terug te zien. Tevens is in de figuren in het achtergronddocument geluid de nieuwe op- en afrit niet opgenomen (deze figuren vormen input voor de berekeningen). Eveneens staat in het achtergronddocument geluid aangegeven dat de onderzoeken naar doelmatige maatregelen voor de rijkswegen nog niet waren afgerond ten tijde van het opstellen van het achtergronddocument geluid. Al met al lijkt sprake te zijn van een bewuste keuze om de geluidsbelasting van de nieuwe op- en afrit, waarvoor thans nog geen geluidproductieplafonds gelden, niet mee te nemen in de berekeningen. Op het moment dat de geluidsproductieplafonds voor deze nieuwe op- en afrit worden vastgesteld zou alsdan getracht kunnen worden andersom geen rekening te houden met de geluidsproductie van de gezoneerde N206. Dit is niet correct. Indiener wenst om bovenstaande redenen daarom ook één integraal onderzoek. Op basis van de conclusie van dat onderzoek treden indieners graag in overleg met de provincie om te bekijken welke maatregelen mogelijk en passend zijn en of in het voorkomende geval, aankoop van de woning niet doelmatiger is dan het treffen van geluidreducerende maatregelen. Verder twijfelen indieners of de nieuwe op- en afrit kan voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. De uitvoerbaarheid van het PIP is, zonder inzicht in de mogelijkheden van doeltreffende maatregelen, onvoldoende gewaarborgd.</p>	<p>De te wijzigen aansluiting Leiden-West krijgt een extra op- en afrit. Dit is meegenomen in het akoestisch onderzoek TB Rijksweg A44. Deze extra op- en afrit wordt gezien als wijziging van de bestaande Rijksweg A44. De geluidsbelasting vanwege de Rijksweg wordt bij indiener lager dan de reeds geldende geluidsbelasting. De geluidsbelasting vanwege de Ir.G. Tjalmaweg (PIP) is iets verhoogd waardoor er een hogere waarde benodigd is. De hoogte van de totale (cumulatieve) geluidsbelasting bij de woning wordt bijna volledig bepaald door de geluidsbelasting van de Rijksweg A44. In de berekende cumulatieve waarde is rekening gehouden met het toepassen van dubbellaags ZOAB op de A44 en niet met de te realiseren geluidschermen. De werkelijke cumulatieve waarde zal dus lager zijn dan de in het rapport genoemd.</p>
A152	<p>Indieners vrezen voor een onaanvaardbare verslechtering van de luchtkwaliteit. Hoewel uit het luchtkwaliteitonderzoek naar voren komt dat er geen sprake zal zijn van overschrijding van de grenswaarden, zal de luchtkwaliteit ter plaatse van de woning van indieners als gevolg van optrekkend verkeer op de oprit aanzienlijk verslechteren.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit</p>
A152	<p>De situering van de woning van indieners zal, als gevolg van de wijziging van de Knoop Leiden-West, drastisch wijzigen. De woning zal op enkele tientallen meters van de oprit komen te liggen. De naastgelegen bebouwing (die de A44 vrijwel aan het zicht onttrekken en fungeert als geluidsbuffer) wordt geamoveerd. Indieners treden graag in overleg met de provincie om te bespreken op welke wijze een passende oplossing voor de op te lopen schade kan worden gevonden.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A152	<p>Indiener is tegen de aanleg van een nieuwe oprit vanaf de N206 naar de A44, direct langs hun woning. Indiener is van mening dat nut en noodzaak van deze oprit onvoldoende is aangetoond. De enkele stelling dat rechtsaf-bewegingen minder beslag op de capaciteit leggen dan linksaf-bewegingen is onvoldoende. Uit het bijlagenboek blijkt dat er in de ochtendspits weinig afwikkelproblemen tussen Katwijk en Knoop Leiden-West zijn. Alleen richting knoop Leiden-West is er tussen de Torenvlietbrug en de Knoop sprake van enige wachtrijvorming. Uit de opgenomen figuren blijkt echter dat deze wachtrijvorming niet het gevolg is van verkeer dat vanaf de N206 de A44 op wil richting Den Haag. Als in de toekomst het verkeer, als gevolg van de RLR, meer verdeeld wordt tussen rechtdoor en linksaf naar de A44, dan zou dat juist moeten leiden tot een afname van de wachtrijen en zou, t.b.v. de toegenomen hoeveelheid verkeer, volstaan kunnen worden met een langere opstelstrook. Een nieuwe oprit is dus niet noodzakelijk.</p> <p>In de avondsprits is er volgens het bijlagenboek voor de Knoop Leiden-West richting Leiden wachtrijvorming. Deze ontstaat door terugslag van de wachtrij voor het kruispunt Churchillaan-Haagweg. Het kruispunt N206-N441 en de aansluiting Valkenburg 2 functioneren op zich beide goed, de doorstroming wordt verstoord door de wachtrij op de N206. Als in de toekomst meer verkeer over de A44 zal doorrijden naar het knooppunt Maaldrift en het verkeer vanuit Katwijk, deels vanaf de N206 de A44 zal oprijden, dan zal de terugslag vanaf het oostelijke kruispunt en het kruispunt Churchillaan-Haagweg afnemen. Een nieuwe uitrit is dus niet noodzakelijk.</p> <p>Uit het MER 1e fase, analyse Knoop Leiden-West blijkt dat ook de varianten van het westelijke kruispunt zonder een nieuwe oprit acceptabel zijn. Daarbij is uitgegaan van de variant met de hoogste verkeersintensiteiten.</p>	<p>Vanwege de toename van het verkeer op de A44 en de N206 als gevolg van economische en demografische ontwikkelingen moet de capaciteit van de aansluiting Leiden West verbeterd worden. Om het gehele systeem van deze aansluiting ook in de toekomst zoveel mogelijk file vrij te laten werken is gekozen voor een systeem met zoveel mogelijk vrije rechtsaf bewegingen in plaats van conflicteren linksaf bewegingen. Het handhaven van de toerit vanuit Katwijk richting Den Haag A44 via de huidige linksaf beweging leidt tot een conflict met de doorstroming van het verkeer vanuit Leiden en vanuit den Haag richting Katwijk. Het gevolg daarvan is de volledige aansluiting Leiden west vastloopt in de spitsperioden.</p> <p>N.a.v. het MER 1e fase heeft de Cie m.e.r. geadviseerd nader onderzoek te doen naar de Aansluiting Leiden West omdat zij vond dat onvoldoende was aangetoond dat de Aansluiting voldoende zou functioneren. De door indiener genoemde conclusies uit onderzoeken 1e fase MER worden dus niet gedeeld door Cie m.e.r.</p> <p>Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A155	<p>Indiener dringt er op aan dat zodanige maatregelen aan de bron en in de overdracht van geluid worden getroffen dat geen hogere waarden nodig zijn. Het kan niet zo zijn dat deze bezuiniging ten koste moet gaan van het leefklimaat en de volksgezondheid.</p>	<p>Geluidarm asfalt en/of geluidwerende voorzieningen zijn resultaten van het afwegingskader waarbij naast reductie van geluidhinder ook afweging plaatsvindt van financiële aard. Dit betekent dat er binnen de wet ruimte is om op basis van financiële afwegingen niet alle knelpunten weg te nemen, omdat de extra kosten in relatie tot de te behalen geluidswinst onevenredig hoog zijn. Het is echter niet zo dat er binnen de wet een vrije keuze is om geen of significant lagere schermen aan te leggen, de bescherming van het individu of groepen individuen die te maken hebben met geluidsknelpunten gaat voor op bijvoorbeeld landschappelijke waarden zoals uitzicht. Slechts in uitzonderlijke gevallen waar sprake is van een breed draagvlak is het mogelijk hiervan af te wijken. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid</p>
A155	<p>Ik verzoek u om bij de vaststelling van het O-PIP rekening te houden met de HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer-buscorridor Leiden Centraal-Katwijk-Noordwijk) met aandacht voor de provinciale fietssnelweg, en pleit ervoor om één inpassingsplan te maken. Het onvoldoende meenemen van de bovengenoemde projecten is in strijd met het doel van de RLR, verbeteren van de doorstroming, vergroten van de verkeersveiligheid, verbeteren van de leefbaarheid en het creëren van een robuust infrastructuurnetwerk wat minder gevoelig is bij calamiteiten.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Scope</p>
A155	<p>Alle onderzoeken, berekeningen en ontwerpen moeten gebaseerd zijn op de eindbebouwing Project Locatie Valkenburg (5000 woningen extra conform uitgangspunten Masterplan vastgesteld 11 juli 2013), 't Duyfrak (760 woningen extra) en Duinvallei (400 woningen extra). Dit is nu niet het geval.</p>	<p>In het verkeersmodel NRM-2013 zijn de regionale ontwikkelingen (Valkenburg, Duyfrak en Duinvallei) meegenomen voor de prognose 2030</p>
A155	<p>In het Masterplan Locatie Valkenburg zijn 2 extra overkluizingen opgenomen over de RijnlandRoute ten behoeve van een fiets- en voetgangersoversteek, ter plaatse van Broekweg- Oude Broekweg en ter plaatse van de Landgoederenroute (onderdeel provinciaal fietspadenplan, F271). In het O-PIP RLR zijn deze overkluizingen onmogelijk gemaakt. De overkluizingen zijn essentieel voor een goede ontsluiting van de Locatie Valkenburg en daarmee noodzakelijk met het oog op een goede ruimtelijke ordening. Ik verzoek u om bij vaststelling van het O-PIP RLR deze overkluizingen planologisch mogelijk te maken.</p>	<p>In het definitieve PIP zijn langzaam verkeerverbindingen binnen de bestemming Verkeer toegestaan. De bedoelde overkluizingen zijn daarmee planologisch mogelijk.</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A155	<p>In het O-PIP RLR worden geluidsschermen mogelijk gemaakt van maximaal 4 meter. Dit is voor mij onacceptabel. staat bovendien op gespannen voet met het uitgangspunt van het behoud van uitzicht op de duinen en het voormalige vliegveld van Valkenburg. Ik verzoek u daarom dringend om eerst alle mogelijke maatregelen aan de bron in te zetten, zoals het verdiept aanleggen, zodat de dan nog noodzakelijke geluidsschermen zo laag mogelijk worden en waar ze onontkoombaar zijn dienen ze transparant te worden uitgevoerd.</p>	<p>De verdiepte ligging is voor het PIP onderdeel van het ontwerp en meegenomen in de geluidberekeningen voor het PIP. De vier meter hoge schermen zijn resultaten van het afwegingskader waarbij naast reductie van geluidhinder ook afweging plaatsvindt van financiële aard. Dit betekent dat er binnen de wet ruimte is om op basis van financiële afwegingen niet alle knelpunten weg te nemen, omdat de extra kosten in relatie tot de te behalen geluidswinst onevenredig hoog zijn. Het is echter niet zo dat er binnen de wet een vrije keuze is om geen of significant lagere schermen aan te leggen, de bescherming van het individu of groepen individuen die te maken hebben met geluidsknelpunten gaat voor op bijvoorbeeld landschappelijke waarden zoals uitzicht. Slechts in uitzonderlijke gevallen waar sprake is van een breed draagvlak is het mogelijk hiervan af te wijken. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid</p>
A155	<p>De verkeersintensiteiten voor het geluidrapport zijn ontleend uit het NRM2013-verrijkt. Dit model maakt geen onderdeel uit van de bijlagen. Daardoor zijn stellingen als dat de verkeerstoename op wegen – die op het plangebied aansluiten - niet relevant zijn voor geluid, niet te verifiëren. Bovendien gaat die stelling niet op voor andere thema's zoals verkeer. Daarom dient het verkeersmodel alsnog aan de plandocumenten te worden toegevoegd.</p>	<p>Dat is in deze fase ook niet gebruikelijk. De informatie is echter wel te vinden op <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a> en is in de volgende fase ook weer op die locatie gepubliceerd.</p>
A155	<p>In paragraaf 6.2.2 van de plantoelichting wordt de Kooltuinweg genoemd als weg waarvan geen sprake is van reconstructie of overschrijding grenswaarde. In tabel 4.3 van het geluidrapport staat dat er op die weg nu geen verkeer is en in 2030 ruim 20.000 motorvoertuigen per etmaal over deze weg rijden. Het onderzoek maakt ons niet duidelijk op welk wegvak dit betrekking heeft. Indien hier geen sprake is van een schrijffout, dan dient deze verkeerssituatie nader omschreven te worden en gemotiveerd, in zowel geluid- als verkeerstechnische zin.</p>	<p>Dit is inderdaad niet correct en geeft een vertekend beeld. Deze verkeersintensiteit is ook niet in de berekening betrokken. Dit is gecorrigeerd in het akoestisch onderzoek van het PIP.</p>
A155	<p>Ook voor de beoordeling van luchtkwaliteit is een transparant verkeersmodel vereist. In het achtergrondrapport luchtkwaliteit, par. 3.1.1, staat vermeld dat verkeer op aansluitende infrastructuur niet relevant is en daarom niet nader is onderzocht. Ik kan mij niet vinden in deze stelling omdat de</p>	<p>In het verkeersmodel is wel gekeken naar de aansluitende infrastructuur. Op basis van deze resultaten is geconstateerd dat er geen substantiele luchtkwaliteitseffecten zijn. Voor het overige</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	aansluitende (stedelijke) infrastructuur, voor Valkenburg en Katwijk aan de Rijn t.w. de Voorschoterweg, Hoofdstraat en Katwijkerweg en Valkenburgerweg veelal niet vergelijkbaar is met de in het vrije veld liggende provinciale weg. Hierdoor is het achtergrondrapport dus onvolledig.	wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A155	Een volledig verkeersmodel ontbreekt in de bijlagen en uit de beschikbaar gestelde informatie vallen die effecten niet af te leiden. Voor de onderbouwing van de RijnlandRoute is dit echter wel noodzakelijk. Bijlage 1 van het plan geeft een globaal inzicht in de verkeersontwikkelingen. Dit verslag blijft echter beperkt tot de hoofdwegenstructuur. Wat de effecten van het O-PIP-RLR zijn op de aansluitende wegen valt uit dit verslag niet af te leiden. Voor een goede beoordeling van de ruimtelijke effecten dient het volledige verkeersrapport alsnog aan de plandocumenten te worden toegevoegd.	Dat is in deze fase ook niet gebruikelijk. De informatie is echter wel te vinden op <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a> en is in de volgende fase ook weer op die locatie gepubliceerd.
A155	In vrijwel alle afbeeldingen van achtergronddocument verkeer is de RLR niet volledig opgenomen. De afbeeldingen zijn afgekapt ongeveer midden tussen aansluiting Valkenburg I en II. Valkenburg I, de N441 en ook de aansluitende wegvakken van de provinciale weg zijn helemaal niet in beeld gebracht. Dit geldt onder andere voor de congestiebeelden. In de tabellen met intensiteiten is binnen onze gemeente het enige punt op de Ir. G. Tjalmaweg de Torenvlietbrug. Er zijn geen gegevens opgenomen dichterbij Katwijk en ook niet op bestaande aangrenzende wegen (Provinciale weg bij Duinvallei, N441, parallelle routes door Valkenburg, Katwijk aan de Rijn en Rijnsburg ref. fig. 2.2 Bijlage 2 Verkeersveiligheid). Er is dus geenszins inzichtelijk gemaakt wat het effect van de RijnlandRoute is. Niets is verifieerbaar. Ook zijn geen reistijdfactoren opgenomen voor een traject dat van/naar Katwijk gaat. In het verkeersrapport wordt de oostwest verbinding vanaf Katwijk niet in beeld gebracht terwijl dat wel één van de doelen is. De gevolgen op niet te wijzigen wegen (o.a. buiten en grenzend aan het plangebied) zijn nog niet onderzocht althans zijn niet inzichtelijk gemaakt. Wij moeten het doen met de mededeling dat de aanleg van de RLR een gunstig effect heeft op de verkeersdruk van de lokale wegen, terwijl dit niet in het rapport onderzocht is.	De figuren zijn inderdaad te ver afgesneden, dit wordt hersteld in de toelichting bij het PIP. Wat betreft de geleverde intensiteiten, dat is in deze fase ook niet gebruikelijk. De informatie is echter wel te vinden op <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a> en is in de volgende fase weer op die locatie gepubliceerd.
A155	Een volledig verkeersmodel ontbreekt in de bijlagen en uit de beschikbaar gestelde informatie vallen die effecten niet af te leiden. Voor de onderbouwing van de RijnlandRoute is dit echter wel noodzakelijk. Gezien het bovenstaande acht ik het O-PIP RLR in strijd met een goede ruimtelijke ordening en een zorgvuldige voorbereiding van een besluit.	De bijlage met gedetailleerde opgave van verkeersintensiteiten is bij het O-PIP beschikbaar gesteld via de website <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a> . In de volgende fase worden deze gegevens op dezelfde locatie gepubliceerd.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A161	<p>Uit het O-PIP blijkt dat de provincie voornemens is de locatie van indiener (tuinbouwbedrijf) voor de realisering van het viaduct Valkenburg II aan te kopen. Dit voornemen tot aankoop van gronden heeft voor het tuinbouwbedrijf tot gevolg dat de teeltoppervlakte van het bedrijf zakt tot onder de minimale grens die voor een gezonden bedrijfseconomische bedrijfsvoering noodzakelijk is. Eveneens raakt het tuinbouwbedrijf met het amoveren van de kassen het merendeel van haar kassenareaal kwijt. Het resterende kassenareaal is hierdoor ook niet meer economisch te exploiteren.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie. De provincie is met indiener in contact getreden.</p>
A161	<p>Door de aanleg van het viaduct Valkenburg I komt ook een deel van de locatie van indiener te vervallen. Deze gronden maken ook deel uit van het teeltareaal voor het tuinbouwbedrijf. De op te kopen grond is juist grond die in de loop der jaren geschikt is gemaakt voor de teelt van bloemen en meerjarige gewassen. Door juist deze gronden aan te kopen, komt nog een deel van het verdienende teeltareaal van het tuinbouwbedrijf te vervallen. Het zal de nodige investeringen kosten om de overgebleven, verder van het bouwkegel van het bedrijf gelegen, gronden geschikt te maken voor deze gewassen. Door de plannen van de provincie blijft er dus op het perceel van indiener te Valkenburg een niet meer economisch te exploiteren tuinbouwbedrijf over.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie. De provincie is met indiener in contact getreden.</p>
A161	<p>Indiener is het niet eens met het vaststellen van een hogere grenswaarde voor zijn woning. Hierdoor zal de waarde van de woning dalen en de leefkwaliteit wordt aangetast (in de woning en de tuin). Ook blijkt dat er in de toekomst mogelijk nog twee (bus)banen worden toegevoegd aan de N206. Dit zal de geluidsbelasting doen toenemen. Eveneens blijkt uit het O-PIP dat de as van de weg nog verschoven kan worden (2 meter beide kanten op). Bij het geluidsonderzoek is te weinig rekening gehouden met de mogelijke komst van twee (bus)banen en de mogelijke verschuiving van de as van de weg. Hierdoor zal de geluidsbelasting hoger uitvallen dan is berekend. Er is nu een hogere waarde vastgesteld, maar het is gezien de planvarianties geen zins zeker dat dit ook de werkelijke uitgangssituatie wordt bij de realisering van de weg. Verzocht wordt dan ook om geen hogere waarde vast te stellen.</p>	<p>Besluitvorming over genoemde ontwikkelingen is in onvoldoende gevorderd stadium om al te worden betrokken bij het plan en kennen hun eigen dynamiek. Daarom is in het ontwerp en de onderzoeken van de RijnlandRoute hiermee geen rekening gehouden. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid</p>
A161	<p>Indiener ziet geen andere oplossing dan de provincie dringend te verzoeken om de percelen van indiener op basis van minnelijk overleg in het geheel op te kopen en daarmee het gebied van het O-PIP uit te breiden. De bebouwing op de locatie naast zijn perceel wenst indiener vooralsnog te behouden voor de uitoefening van het groothandelsbedrijf.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie. De provincie is met indiener in contact getreden.</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A162	<p>Indiener wil dat er een korte en ruime toegangsweg beschikbaar is vanaf zijn bedrijf tot op de op- en afrit van de N206. Indiener heeft vernomen dat ook al het zware vrachtverkeer uit het bestaande tuinbouwgebied gebruik zal moeten maken van de op- en afrit op de N206 die bij het viaduct Valkenburg II wordt gerealiseerd. Echter, het gebied van het O-PIP is dermate beperkt vastgesteld dat voor het achterliggende tuinbouwgebied niet voorzien wordt in een adequate weg die gebruik van de op- en afrit mogelijk maakt. Immers, deze weg is onlosmakelijk verbonden met de op- en afrit bij het viaduct Valkenburg II en is bepalend voor het bedrijf van indiener of het vervallen van de huidige op- en afrit gelegen bij de Zonneveldslaan bedrijfseconomisch acceptabel is. Indiener verzoekt om het gebied van het O-PIP aan te passen en alsnog een ontsluitingsweg naar de op- en afrit Valkenburg II voor het achterliggende tuinbouwgebied in het O-PIP op te nemen. Indien besloten wordt om deze ontsluitingsweg niet op te nemen, dan verzoekt indiener om de huidige op- en afrit van de N206 gelegen bij de Zonneveldslaan te handhaven voor vrachtwagens.</p>	<p>Dit valt buiten de scope van het project RijnlandRoute. De provincie is in bestuurlijk overleg met de gemeente Katwijk om hiervoor buiten de kaders van de ruimtelijke procedure een oplossing te vinden.</p>
A165	<p>Indiener is van mening dat het ZnB- tracé door vernietiging van de twee rijkste weidevogelgebieden op Leids grondgebied vanuit de belangen van natuurbescherming en weidevogelbeheer onverantwoord is en tot een andere keuze moet leiden, zoals een verdere ondertunneling van dit gedeelte tot zo dicht mogelijk bij de A44. Een boortunnel heeft ook als groot voordeel dat de bovengrond (met de ecologisch bepalende toplaag) en de watergangen niet fysiek doorsneden of verstoord c.q. definitief vernield worden – een aspect dat ook onderbelicht is gebleven.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Wegontwerp en landschap</p>
A165	<p>Met name de onderbouwing van nut en noodzaak van deze nieuwe weg is uiterst mager en niet meer up-to-date met huidige verkeersprognoses. Ik verwijs hierbij korthedshalve naar de uitgebreide argumentaties van de Wijkraad Stevenshof en het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute, die ik volledig onderschrijf.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Verkeer en nut en noodzaak</p>
A165	<p>In bijlage 02, fig. 2.1 en 2.2 bij de wegenstructuur-kaartbeelden: In dat wegbeeld zijn de (ca. 4 m brede!) bussluis/tunnel onder station de Vink en de Hoflandbrug (busbrug Trompweg&lt;-&gt;VijfMeilaan) tussen Leiden en Voorschoten als gebiedsontsluitingswegen opgevat en als zodanig in de berekeningen meegenomen. Dat is opvallend, aangezien die weggedeelten alleen voor OV en fietsers toegankelijk zijn. Dit maakt de daarop gebaseerde verkeersprognoses onbetrouwbaar en onbruikbaar.</p>	<p>Het NRM heeft een lager detailniveau, hierdoor wordt de interne wijkontsluiting schematisch gemodelleerd en kunnen er hiaten ontstaan. Gekeken is echter naar de wijkontsluitingswegen en het verkeerseffect op deze wegen. Hier is een afname te zien, waardoor de RLR een positief effect heeft op de milieueffecten van wegen binnen de Stevenshof. De exacte locatie van deze positieve effecten is vervolgens niet van belang voor de resultaten.</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A165	Daartegenover ontbreekt Leidseweg Noord ten onrechte op die kaart als gebiedsontsluitingsweg.	Het NRM heeft een lager detailniveau, hierdoor kunnen hiaten ontstaan, maar het effect blijft op hoofdlijnen hetzelfde.
A165	Ik stel u voor om, uitgaande van een geboorde-tunnel-techniek, de eertijds verworpen alternatieven opnieuw te onderzoeken op alle voor- en nadelen (met MKBA en MER).	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
A165	Mee door het niet-benutten van moderne elektronische verkeersmanagement en VRI-regeltechnieken staat niet vast dat een volledig nieuwe, langere bypass ten zuiden van Leiden in plaats van de N206 nuttig en noodzakelijk is. Argumenten betreffende toepassing van deze technieken als deeloplossing voor de problemen met doorstroming ontbreken nagenoeg geheel, zodat het besluit op dit punt onvoldoende gemotiveerd is.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Alternatievenafweging en nut en noodzaak
A165	De vroegere ernstige luchtverontreiniging langs de N206 is intussen tot 'onder de norm' gedaald, blijkt uit eerdere TNO-metingen voor de gemeente Leiden, mee door afnemende verkeersgroei. Het is dan merkwaardig te constateren dat de (overgebleven) verkeersellende en luchtkwaliteitsproblemen na aanleg van de RLR eerder verspreid dan opgelost worden. Er is dus sprake van verplaatsing en verdeling van de problemen, niet van oplossing. Bewoners langs de N206 gaan er veel minder op vooruit dan indertijd de bedoeling was! Wij bewoners van de rand van de Stevenshof zullen dus tot in (voorzienbare) lengte van jaren met een verslechtering van onze luchtkwaliteit geconfronteerd blijven, waar we nu nog overwegend frisse zeelucht als achtergrondconcentratie inademen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A165	Uw adviseur Tauw komt met berekeningen (fig. 5.4) waaruit zou blijken dat de luchtvervuiling ver 'onder de norm' blijft rond de tunnelmond en ter hoogte van onze huizen op afstanden van ca. 170 m van de weg. Voor ons zijn deze berekeningen volstrekt ondoorzichtig en ook ongeloofwaardig, omdat de emissies binnen 2,4 km tunnellengte continu en geconcentreerd bij de tunnelmond vrijkomen, en bij de overwegende windrichtingen (tussen ZO en N over West) in zeker 75% van de tijd in de richting van de Stevenshofse huizen drijven. Figuur 5.4 geeft dus de toekomstige werkelijkheid niet weer en weerspiegelt al helemaal niet de overwegende windrichtingen. De 200 m. verschuiving van de tunnelmond heeft daar geen verandering in gebracht, zorgt potentieel zelfs voor meer blootgestelden. Alleen bij oostelijke wind komen deze piek-emissies en die uit de open bak niet in de Stevenshof en onze longen terecht!	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit



Nr	Zienswijze	Beantwoording
A165	Wat betreft de emissie-berekeningsmethoden en aannames merken wij op dat metingen elders aantonen dat een 80 km-limiet (die tzt in de tunnel zal gelden) zelden wordt nageleefd (tenzij trajectcontrole wordt ingezet, quod non). Bij de berekeningen mag derhalve niet worden uitgegaan van de officiële limiet maar moeten de feitelijke rijksnelheden maatgevend zijn. Die zullen eerder tussen 90 en 100 km/u liggen	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A165	Verdere verdieping van de open bak vanaf de tunnelmond tot de diepte (7m.) die toch al bij kruising van de Veenwatering wordt aangehouden, zal – ook voor de geluidhinder – aan onze bezwaren in enige mate tegemoet kunnen komen indien daarbij ook horizontale geluidsafscherming plaatsvindt – zoals reeds bij de A4-bak door Leiderdorp wordt toegepast. Dat levert mogelijk ook minder depositie van deeltjes buiten de verdiepte bak (ergo: bij de woningen) op.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A165	Indiener meent dat de bewoners langs de Churchillaan iets minder last krijgen van milieueffecten, de Voorschotenaren elke hinder bespaart blijft, terwijl ruim 200 huizen/gezinnen in de Stevenshof er onevenredig veel op achteruit gaan.	Bekeken vanuit een groter perspectief verbetert de leefbaarheid door de aanleg van de RijnlandRoute. Er zullen altijd gebieden zijn waar de gevolgen, zowel positief als negatief, in meer of mindere mate waarneembaar zijn. Uit de onderzoek blijkt dat de normen in de wet- en regelgeving niet worden overschreden. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging.
A165	Er is dus ook om deze reden alle aanleiding om de gezondheidseffecten 'onder de norm' mee te nemen en de open bak te vervangen door een verlengde boortunnel c.q. een verder verdiepte en met horizontale geluidschermen afgeschermd bak – wat voor 'Vlek 17' de facto de enige oplossing is.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A165	De dreigende komst van de RLR leidt nu al tot waardedaling van de woningen (10 tot 15%) en leidt tot langer te koop staan. De Onteigeningswet voorziet niet in vergoedingen voor waardedaling.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A165	De afsluiting van de op- en afrit Leiden-Zuid in de A44 – de facto: 'afslag- Stevenshof' – is ten onrechte volledig onderbelicht gebleven in de RLR-procedure, MKBA en MER 1 en 2. Deze directe, cumulatieve en permanente gevolgen van de aanleg van de RLR volgens ZnB staan nergens vermeld, een ernstige omissie in de MKBA en MER2, waaruit blijkt dat er ook op dit punt onvoldoende rekening gehouden is met de specifieke nadelen voor (de automobilisten uit) onze wijk.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A165	U stelt voor om kleine ommetjes in de groene gebieden i.e. vanuit de Stevenshof langs de Dobbewatering toe te voegen. Wij verzoeken wij u daarbij ter minimalisering van weidevogelverstoring de volgende noties in acht te nemen: het boerenland-wandelpad is onverhard; wordt via een bermsloot gescheiden van het overige weidevogelgebied; Is alleen voor wandelaars en alleen buiten het weidevogel broedseizoen opengesteld; fietsers, ruiters en honden worden van het pad geweerd via 'rasters en sluizen'; ter minimalisering van het risico op 'verblijfsrecreatie' worden er langs het pad geen bankjes geplaatst, het pad wordt zo laag mogelijk gesitueerd en zo natuurvriendelijk/landschappelijk mogelijk ingepast.	Bij de tracerings en inrichting van paden wordt rekening gehouden met de aanwezige flora en fauna en het agrarisch gebruik. Het ommetje vanuit Stevenshof zoals voorgesteld in het O-PIP is mede naar aanleiding van uw zienswijze aangepast om verstoring van weidevogels en agrarisch gebruik te verminderen. Het wandelpad in de polder zal voor recreatief gebruik gesloten zijn in het broedseizoen. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Landschap
A165	De gevolgde procedure en de onevenredig nadelige consequenties ervan voor een grote groep bewoners van de Leidse woonwijk Stevenshof leiden tot de conclusie dat de genomen besluiten in hoge mate strijden met de beginselen van behoorlijk bestuur, i.e. het Zorgvuldigheidsbeginsel, Motiveringsbeginsel en het Gelijkheidsbeginsel en in een onevenwichtige afweging van belangen resulteren.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
A166	Indiener wil dat in het definitieve besluit hogere grenswaarden RLR rekening wordt gehouden met de voorgenomen planontwikkeling (hoogbouw woningbouw) op het perceel (zie bijlage zienswijze voor de planontwikkeling).	De voorgenomen planontwikkeling kan niet gerekend worden tot de autonome situatie, omdat er nog geen besluit voor ligt. Om die reden is het niet meegenomen in de geluidberekeningen.
A166	Voor de aanleg van de ontsluitingsweg naar de N206 is een groot deel van de gronden van indiener nodig, waardoor op het overblijvende deel van het perceel het niet meer mogelijk is om een planontwikkeling (hoogbouw woningbouw) aan te vangen. Indiener wenst hiervoor schadeloos gesteld te worden voor haar gehele perceel.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondvererving, planschade en nadeelcompensatie.
A166	Voor de aanleg van de ontsluitingsweg naar de N206 is een groot deel van de gronden van indiener nodig, waardoor op het overblijvende deel van het perceel het niet meer mogelijk is om een planontwikkeling (hoogbouw woningbouw) aan te vangen. Indiener wenst i.p.v. schadeloosstelling, een bestemmingswijziging zodat er op het perceel alsnog de gewenste planontwikkeling tot stand kan komen (zie bijlage bij de zienswijze).	De provincie kan hier niet in voorzien. Mogelijk is nog meer grond benodigd in het kader van het HOV project. De provincie is met indiener in contact getreden. Ter informatie wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondvererving, planschade en nadeelcompensatie

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A167	Als mede eigenaar van het onroerend goed Ommedijkseweg 30 2331 AT Leiden, teken ik bezwaar aan tegen de voorgenomen aanleg van een autoweg ten zuiden van Leiden, genaamd RijnlandRoute. Het tracé grenst direct aan dit eigendom en zal tevens over een deel ervan worden aangelegd. Door de directe nabijheid van deze autoweg, zonder maatregelen welke de geluidhinder beperken en de te verwachten lichthinder zal mijn eigendom aanzienlijk in waarde dalen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondvererving, planschade en nadeelcompensatie.
A167	Daarboven ben ik in het algemeen van mening dat de grondslagen om een dergelijke weg op deze wijze aan te leggen op verkeerde aanames berust en dat er voldoende alternatieve oplossingen zijn.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Verkeer en alternatievenafweging
A167	Middels deze zienswijze onderschrijf ik mede alle overige zienswijzen van groepen en organisaties welke zich inzetten voor het behoud van natuur en ecologische waarden, en zich vanuit dat standpunt niet kunnen verenigen met dit tracébesluit.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijzen.
A169	Een onzinnig milieu belastend en natuur vernietigend uiting van de tanende macht van de provincie. Hopelijk, zoals de 'light rail' project voortbestemd voor de prullenbak. Laat de verantwoordelijke politici en ambtenaars voor deze verspilling betalen.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
A170	De aanleg van de RijnlandRoute is volgens mij absoluut niet nodig. Het heeft alleen maar negatieve gevolgen voor de mensen, flora en de fauna. Voor de bewoners in de directe omgeving van de route heeft het alleen maar grote nadelen. Bij eventuele doorgang van de plannen, wat ik ten zeerste zou betreuren, is ten minste een financiële compensatie voor de direct benadeelden op zijn plaats en te rechtvaardigen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Grondvererving, planschade en nadeelcompensatie en natuur
A171	Agrarisch perceel wordt doorkruist door fietspad en kanaal. Dit leidt tot een onwerkbare situatie voor agrarische bedrijfsvoering en leidt tot gevaarlijke verkeerssituaties tussen tractoren en fietsers.	In het PIP is het fietspad komen te vervallen en wordt de bestaande watergang verbreed. Met een overkluizing blijven de percelen bereikbaar.
A175	Door de RLR volledig onder de A44 door te laten lopen kan deze naast de A44 doorlopen tot aan het knooppunt Leiden Zuid en daar gebruik maken van het bestaande knooppunt	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A175	Graag zou ik aandacht willen vragen voor een verbeterde inpassing van de weg ter hoogte van mijn woning. Graag zou ik zien dat er bij de keuze van het geluidsscherm gekozen wordt voor een zo groen mogelijke oplossing en voor een oplossing die past bij de uitstraling van de geluidsschermen op de A44 ter hoogte van Oegstgeest.	In het landschapsplan is ingegaan op de inpassing van de schermen in de omgeving. alle schermen worden aan de kant van bewoners met groen ingeplant. De werkelijk uitvoering verschilt per situatie , onder meer afhankelijk van de fysieke ruimte die er is. Voor het overige wordt verwezen naar de

Nr	Zienswijze	Beantwoording
		thematische beantwoordingen: Geluid en landschap
A175	Het is mogelijk om ter hoogte van het nieuwe knooppunt A44 - RLR de curve in de weg iets aan te passen en de A44 te verleggen naar de Westzijde (richting het Valkenburgse meer). Er is ter plaatse van het knooppunt voldoende ruimte om 2 a 3 meter ruimte te winnen en hierdoor aan de Oostzijde op het krapste punt ruimte te maken voor handhaving van de bestaande aarde wal of ruimte te maken voor een geluidsscherm met een halve aarde wal	Het knooppunt Ommedijk is reeds geoptimaliseerd. Het voorstel van indiener is technisch niet haalbaar en leidt tot ontwerpbezwaren in de aansluiting.
A175	A.g.v. het afsluiten van de parallelweg aan de oostzijde van de A44 heeft het fietspad naast de Hadewychlaan een beperktere functie. Daarnaast geeft het O-PIP een nieuwe fietsroute aan die juist vanuit het hart van de wijk Stevenshof zal gaan verlopen. Door het fietspad ter hoogte van mijn straat weg te halen, of anders in te richten, kan ruimte gevonden worden voor een verbeterde groene Inpassing van de A44.	De watergang tussen de A44 en de Hadewychlaan moet verbreed worden, omdat ook het watersysteem aangepast moet worden aan wijzigingen van wege de wegaanleg. De ruimte daarvoor is echter beperkt. Daarom is voorgesteld om deze watergang ter hoogte van de woning van indiener in een duiker uit te voeren. Nader onderzoek moet uitwijzen of dat technisch mogelijk en beheerbaar is. Daarmee kan er in het ontwerp meer ruimte ontstaan voor beplanting aan de achterzijde van het geluidsscherm langs de A44.
A175	Door het geluidsscherm aan de Hadewychlaan op dezelfde wijze vorm te geven als bij Oegstgeest en het geluidsscherm aan de oostzijde met een halfhoge aarde wal met hoge bomen en struiken te bekleden, kan gestreefd worden het huidige beeld van een mooi bos terug te brengen.	In het landschapsplan is ingegaan op de inpassing van de schermen in de omgeving. alle schermen worden aan de kant van bewoners met groen ingeplant. De werkelijk uitvoering verschilt per situatie , onder meer afhankelijk van de fysieke ruimte die er is. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Geluid en landschap

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A178	<p>Indiener meent dat er sprake is van een volledige reconstructie van een tracé, hoofdweg met ventweg, en dat deze reconstructie als volledig nieuwe situatie integraal met de totale geluidsbelasting aan de Wet geluidhinder dient te worden getoetst.</p>	<p>De rijksstraatweg draagt in de geluidbelasting niet bij aan de resultaten van de berekeningen van de A44. De conclusie zou niet anders zijn bij een gezamenlijke beoordeling. De beoordeling vindt plaats op basis van het geldende wettelijk kader nl. de Wet milieubeheer. Vanwege de geluidbelasting van de A44 zal er onderzoek worden uitgevoerd naar de binnenwaarde voor geluid en afhankelijk van de resultaten worden gevelmaatregelen genomen.</p>
A178	<p>Omdat er geen O-Tracébesluit A44 ter inzage ligt, kan niet worden beoordeeld wat de effecten van het tracébesluit op de geluidsgevoelige objecten langs dit tracé zullen zijn. NB het Ontwerpbesluit kan, bij gebreke van een O-Tracébesluit A44 niet op hem, althans zijn objecten betrekking hebben. Veendorp c.s. meent dat in het uiteindelijke besluit uitdrukkelijk vermeldt dient te worden dat dit besluit geen betrekking heeft op zijn percelen en objecten. De Provincie is ook geen wegaanlegger als bedoeld in de Wet Geluidhinder of degene, die het Tracébesluit A44 zal vaststellen</p>	<p>Het ontwerp tracébesluit heeft ter visie gelegen. Het ontwerpbesluit heeft betrekking op het eigendom van indiener en zij heeft daarop kunnen reageren in de periode 9 mei t/m 19 juni 2014. Zie verder thematische beantwoordingen: Procedure en Geluid</p>
A178	<p>Indiener meent dat de RLR zal leiden tot een intensivering van het door de A44 geproduceerde geluid. Daarom dient er een vergelijking te worden gemaakt tussen de heersende waarden en de waarden in de te verwachten situatie door specifieke metingen. Indiener meent dat de geluidsbelasting weldegelijk zal toenemen, zelfs in die mate dat maatregelen als bedoeld in de Wet Geluidhinder geboden zijn</p>	<p>Conform de wetgeving wordt altijd uitgegaan van berekeningen. Metingen zijn te veel een momentopname. Voor maatregelen geldt een wettelijk afwegingskader. Ter plaatse van de Rijksstraatweg neemt de geluidsbelasting met circa 3 dB af in de te verwachten situatie. Zie verder thematische beantwoording: Geluid</p>
A178	<p>Voor zover het Ontwerpbesluit wel betrekking heeft op de percelen en objecten van indiener meent indiener dat de conclusie dat er geen hogere geluidsbelasting zal zijn met betrekking tot zijn percelen en objecten onjuist is, zodat de Provincie verplicht is de nodige maatregelen te treffen.</p>	<p>Conform de wetgeving wordt altijd uitgegaan van berekeningen. Metingen zijn te veel een momentopname. Voor maatregelen ter reductie van de geluidbelasting geldt een wettelijk afwegingskader. Ter plaatse van de Rijksstraatweg neemt de geluidsbelasting af in de toekomstige situatie door toepassen van dubbellaags ZOAB. Ten opzichte van de toekomstige situatie zonder realisatie van de RijnlandRoute neemt de verkeersintensiteit af op dit deel van de A44. Voor de ventweg geldt dat dit slechts een functie heeft voor bestemmingsverkeer waardoor de intensiteit zeer laag is en voor de geluidbelasting</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
		niet relevant is.
A180	Voor zienswijzeindieners is onduidelijk wat qua bouwen en aanleggen nog wel mag boven de tunnel.	In het PIP zijn de (on)mogelijkheden boven en direct naast het tunneltracé nader geconcretiseerd.
A180	Aangezien we zelf niet over voldoende kennis beschikken aangaande deze materie zullen we genoodzaakt zijn om extern advies (o.a. technisch en juridisch) in te winnen. Wij vragen de Provincie via dit schrijven dan ook om een toezegging dat alle kosten die wij moeten maken voor de adviezen aangaande de aanleg van de tunnel voor rekening van de Provincie komen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A190	Indieners plaatsen grote vraagtekens bij nut en de noodzaak van de RLR. Verschillende onderzoeken wijzen uit dat de aannames en berekeningen van de provincie op onjuistheden zijn gestoeld of in ieder geval op gerede gronden ter discussie kunnen worden gesteld.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Nut en noodzaak
A190	Indieners onderschrijven de zienswijze van Stichting Behoud Rijnland / Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijzen.
A190	De ter visie legging van het O-PIP en de tracébesluiten loopt niet parallel, daarom kunnen wij de relatie tussen het OTB en het O-PIP niet overzien en hebben wij geen zicht mogelijk cumulatieve gevolgen van beide plannen, m.n. voor geluid en lucht, op onze woning.	Voor de beantwoording van de zienswijzen wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Procedure en geluid
A190	De akoestische modellen voor onderdeel 1 en 2 zijn gescheiden van 3 en houden geen rekening met opgetelde effecten. Zo zijn de woningen aan de Vlietweg 96a, 98 en 100 in Leiden aangemerkt als woningen waarvoor op basis van de verlegging van de Hofvlietweg de geluidsgrenzen worden overschreden. Tussen onze woning en deze woningen ligt alleen de Vliet, een geluidsdrager. Het toevoegen van 2 Fly overs, de hoogste op 9 meter hoogte, zal hier zeker veel geluid aan toevoegen	Vanwege de rijksweg A4 is de geluidsbelasting op de woningen bepaald. De berekening voor de Hofvlietweg is in het kader van het PIP herzien, vanwege wijzigingen in het wegontwerp. Er blijken geen overschrijdingen van ten gevolge van A4 en de Hofvlietweg. Er behoeven dan ook geen hogere waarden te worden aangevraagd. Er is ook geen sprake van opgetelde effecten. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A190	Het MER kan niet meer voldoen als basis voor besluitvorming, omdat de tunnallengte en de tracés veranderd zijn.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
A190	Op geluidskaart 4.28 Hofvlietweg zijn verschillende woningen aan de Margaretha Fergusonhof niet als bestaande bouw ingetekend. Ook zijn de woningen en appartementen aan de M. Vasalisstraat in	Dit is correct en betreft een omissie die in de berekeningen in het kader van het PIP is hersteld.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	Voorschoten, eveneens aan de Vlietoever, niet gemeten en juist weergegeven en daardoor niet op een juiste wijze meegenomen in de berekeningen behorend bij het voorgestelde hogere grenswaardenbesluit.	
A190	Indiener maakt bezwaar tegen de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 met een dubbele flyover. Dit geeft extra en onnodige overlast op de woning, verpest het landschap en zorgt voor extra geluid, licht en fijnstof. Een dubbele flyover moet worden voorkomen. Een verbinding onderlangs de A4 is een betere optie.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A190	De verlegging van de Hofvlietweg geeft (extra) geluidsoverlast en lichtvervuiling aan onze woning. Wij vragen u aanvullende maatregelen te treffen: aanpassen van het tracé van de Hofvlietweg onder de Rijnlandroute door, aarden wallen van 2 meter hoog, stil asfalt of andere oplossingen.	Met het verlengen van de tunnel komt ook de omgelegde Hofvlietweg op grotere afstand van de Vlietweg te liggen, met alle milieuvoordelen van dien. Het doortrekken van de Hofvlietweg onder de RijnlandRoute door is financieel niet haalbaar.
A190	Wij vragen u de milieueffecten vanuit zowel het O-PIP RijnlandRoute als het OTB A4 inzichtelijk te maken, in vergelijking met de huidige situatie.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
A190	Indiener maakt bezwaar tegen de verlegging van de Hofvlietweg als reconstructie. De weg wordt op plaatsen 800m verlegd. Dit moet gezien worden als aanleg van een nieuwe weg en zo ook behandeld worden in het geluidsmodel.	De Hofvlietweg is terecht beoordeeld als reconstructie. Overigens zou ook in een beoordeling als nieuwe weg geen overschrijding plaatsvinden van de grenswaarde. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A190	De tunnelmond Oost zo dichtbij onze woning geeft geluid, licht en fijnstof overlast. Wij vragen om passende maatregelen om onze gezondheid en leefbaarheid te waarborgen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Geluid en luchtkwaliteit
A190	Wij sluiten ons aan bij de mening van de gemeenten Voorschoten, Leiden en Leidschendam-Voorburg dat een verbinding onderlangs de A4 in plaats van als fly over de A4 de beste optie is om deze aansluiting op een verantwoorde wijze te realiseren.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijzen.
A190	Wij houden u als Provincie verantwoordelijk voor schade aan onze woning ontstaan door aanleg van de RijnlandRoute. Onder andere door bodemdaling, waterschade en planschade.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A192	Indiener wil het O-PIP ontvangen, omdat zij een directe bewoner is van het gebied waar de A4 verbreed gaat worden.	Alle stukken, waaronder het O-PIP, zijn te downloaden via de projectwebsite <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a>
A193	Indieneren plaatsen grote vraagtekens bij nut en de noodzaak van de RLR. Verschillende onderzoeken wijzen uit dat de aannames en berekeningen van de provincie op onjuistheden zijn gestoeld of in ieder geval op gereede gronden ter discussie kunnen worden gesteld	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Nut en noodzaak
A193	Indieneren onderschrijven de zienswijze van Stichting Behoud Rijnland / Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijzen.
A193	De ter visie legging van het O-PIP en de tracébesluiten loopt niet parallel, daarom kunnen wij de relatie tussen de OTB's en het O-PIP niet overzien en hebben wij geen zicht op mogelijk cumulatieve gevolgen van beide plannen, m.n. voor geluid en lucht, op onze woning.	Voor de beantwoording van de zienswijzen wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Procedure en geluid
A193	De akoestische modellen voor onderdeel 1 en 2 zijn gescheiden van 3 en houden geen rekening met opgetelde effecten. Zo zijn de woningen aan de Vlietweg 96a, 98 en 100 in Leiden aangemerkt als woningen waarvoor op basis van de verlegging van de Hofvlietweg de geluidsgrenzen worden overschreden. Tussen onze woning en deze woningen ligt alleen de Vliet, een geluidsdrager. Het toevoegen van 2 Fly overs, de hoogste op 9 Meter hoogte, zal hier zeker veel geluid aan toevoegen.	Vanwege de rijksweg A4 is de geluidsbelasting op de woningen bepaald. De berekening voor de Hofvlietweg is in het kader van het PIP herzien, vanwege wijzigingen in het wegontwerp. Er blijken geen overschrijdingen van ten gevolge van A4 en de Hofvlietweg. Er behoeven dan ook geen hogere waarden te worden aangevraagd. Er is ook geen sprake van opgetelde effecten. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A193	Het MER kan niet meer voldoen als basis voor besluitvorming, omdat tunnellenlengte en tracés veranderd zijn.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
A193	Op geluidkaart 4.28 Hofvlietweg zijn verschillende woningen aan de Margaretha Fergusonhof niet als bestaande bouw ingetekend. Ook zijn de woningen en appartementen aan de M. Vasalisstraat in Voorschoten, eveneens aan de Vlietoever, niet gemeten en juist weergegeven en daardoor niet op een juiste wijze meegenomen in de berekeningen behorend bij het voorgestelde hogere grenswaardenbesluit	Dit is correct en betreft een omissie die in de berekeningen in het kader van het PIP is hersteld.
A193	Indiener maakt bezwaar tegen de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 met een dubbele flyover. Dit geeft extra en onnodige overlast op de woning, verpest het landschap, zorgt voor extra geluid, licht en fijnstof. Een dubbele flyover moet worden voorkomen. Een verbinding onderlangs de	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp



Nr	Zienswijze	Beantwoording
	A4 is een betere optie.	
A193	De verlegging van de Hofvlietweg geeft (extra) geluidsoverlast en lichtvervuiling aan onze woning. Wij vragen u aanvullende maatregelen te treffen: aanpassen van het tracé van de Hofvlietweg onder de Rijnlandroute door, aarden wallen van 2 meter hoog, stil asfalt of andere oplossingen	Met het verlengen van de tunnel komt ook de omgelegde Hofvlietweg op grotere afstand van de Vlietweg te liggen, met alle milieuvordelen van dien. Het doortrekken van de Hofvlietweg onder de RijnlandRoute door is financieel niet haalbaar.
A193	Wij vragen u de milieueffecten vanuit zowel het O-PIP RijnlandRoute als het OTB A4 inzichtelijk te maken, in vergelijking met de huidige situatie	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
A193	Indiener maakt bezwaar tegen de verlegging van de Hofvlietweg als reconstructie. De weg wordt op plaatsen 800m verlegd. Dit moet gezien worden als aanleg van een nieuwe weg en zo ook behandeld worden in het geluidsmodel.	De Hofvlietweg is terecht beoordeeld als reconstructie. Overigens zou ook in een beoordeling als nieuwe weg geen overschrijding plaatsvinden van de grenswaarde. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A193	De tunnelmond Oost zo dichtbij onze woning geeft geluid, licht en fijnstof overlast. Wij vragen om passende maatregelen om onze gezondheid en leefbaarheid te waarborgen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Geluid en luchtkwaliteit
A193	Wij sluiten ons aan bij de mening van de gemeenten Voorschoten, Leiden en Leidschendam-Voorburg dat een verbinding onderlangs de A4 in plaats van als fly over de A4 de beste optie is om deze aansluiting op een verantwoorde wijze te realiseren.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijzen.
A194	Indiener zet vraagtekens bij de nut en noodzaak van de RLR, aangezien voor de onderbouwing daarvan is uitgegaan van onjuiste aannames en berekeningen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Nut en noodzaak
A194	Het landschap van de polder en het Groene Hart wordt aangetast door de aanwezigheid van een fly over van 9 meter hoog.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A194	Indiener onderschrijft de zienswijze van het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute. Deze zienswijze dient als aanvulling op de genoemde zienswijze.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van de betreffende zienswijze.
A194	Op het gebied van geluid ontbreekt een goede integrale benadering, waardoor indiener de cumulatie van effecten op hun woning niet kan beoordelen. De akoestische modellen voor de onderdelen 1 en 2	Vanwege de rijksweg A4 is de geluidsbelasting op de woningen bepaald. De berekening voor de Hofvlietweg is in het kader van

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	<p>zijn gescheiden van onderdeel 3 en houden geen rekening met de opgetelde effecten. Geconstateerd wordt dat de woningen aan de Vlietweg 96a, 98 en 100 in Leiden zijn aangemerkt als woningen waarvoor de geluidsnormen worden overschreden (door de verlegging van de Hofvlietweg). Tussen die woningen en de woning van indiener ligt alleen de Vliet, wat een geluiddrager is. Het toevoegen van twee fly-overs, de hoogste op 9 meter, zal eveneens bijdragen aan de geluidsbelasting.</p>	<p>het PIP herzien, vanwege wijzigingen in het wegontwerp. Er blijken geen overschrijdingen van ten gevolge van A4 en de Hofvlietweg. Er behoeven dan ook geen hogere waarden te worden aangevraagd. Er is ook geen sprake van opgetelde effecten. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid</p>
A194	<p>Bij de onderliggende stukken van het O-PIP en het O-besluit hogere grenswaarde wordt een gedateerde kaart opgevoerd. Bij geluidkaart 4,28 Hofvlietweg zijn verschillende woningen aan de Margaretha Furgusonhof niet als bestaande bouw ingetekend. Ook zijn de woningen en appartementen aan de M. Vasalisstraat in Voorschoten, eveneens aan de Vlietoever, niet gemeten en onjuist weergegeven en daardoor niet op een juiste wijze meegenomen in de berekeningen behorend bij het voorgestelde O-besluit hogere grenswaarde.</p>	<p>Dit is correct en betreft een omissie die in de berekeningen in het kader van het PIP is hersteld.</p>
A194	<p>Indiener voorziet grote overlast voor zijn woongenot en gezondheid op het gebied van geluid door de realisatie van de tunnelmond, de verlegging van de Hofvlietweg en de dubbele fly-over bij de aansluiting op de A4 op korte afstand van zijn woning. Het geluid concentreert zich rondom de tunnelmond. De tunnel loopt op 16 meter diepte. Er is een beperkte afstand van 750 meter tussen de tunnelmond en de oprit naar de A4. Hierdoor ontstaat een helling waardoor het verkeer meer gas moet geven. Dit brengt meer geluid met zich mee dat voor overlast zorgt. Vrachtauto's die de tunnel in zullen rijden, zullen om de maximum snelheid niet te overschrijden, remmen op hun motor. Dit zal de geluidsoverlast verder versterken. De afremmende en optrekkende bewegingen door de vele haakse bochten van het verkeer op de verlegde Hofvlietlaan zorgt voor meer geluidsoverlast. Door de aanleg van de fly overs zullen auto's meer gas moeten geven om de helling te kunnen halen. Dit geeft extra geluidsoverlast. Tevens bevindt dit geluid zich op een hoogte van 9 meter, waardoor het verder over het gebied uitwaaiert. Tot slot wordt de weg verbreed van 6 tot 10 banen, wat leidt tot meer verkeer en dus meer geluid. Gevraagd wordt om aanvullende maatregelen te treffen die deze effecten wegnemen.</p>	<p>Ter plaatse van de tunnel en tunnelmond en ten gevolge van de A4 en Hofvlietweg zijn geen overschrijding voor geluid en wordt voldaan aan de grenswaarden danwel toetswaarden. Voor de A4 en de aansluiting van de RLR op de A4 richting Den Haag wordt uitgegaan van toepassing van geluidarm asfalt. In het reken- en meetvoorschrift voor geluidonderzoek is voorgeschreven om hellingen mee te nemen in de berekeningen. Met hoogte en meteogegevens wordt eveneens rekening gehouden in geluidberekeningen. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid</p>
A194	<p>Indiener maakt bezwaar tegen het benoemen van de verlegging van de Hofvlietweg als een reconstructie van de weg, in plaats van het aanleggen van een nieuwe weg. De Hofvlietweg wordt dermate verlegd (bijna 800 meter), dat hier geen sprake is van een reconstructie. De daarbij horende beoordeling van de geluidniveaus is daarbij op zijn plaats.</p>	<p>De Hofvlietweg is terecht beoordeeld als reconstructie. Overigens zou ook in een beoordeling als nieuwe weg geen overschrijding plaatsvinden van de grenswaarde. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording:</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
		Geluid
A194	Het is onmogelijk om het gehele project te kunnen beoordelen, omdat het O-PIP en de O-Tracébesluiten niet gelijktijdig ter inzage liggen. Gevraagd wordt om de milieueffecten vanuit zowel het O-PIP als de O-Tracébesluiten inzichtelijk te maken, in vergelijking met de huidige situatie.	Voor de beantwoording van de zienswijzen wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Procedure en geluid
A194	Indiener voorziet grote overlast voor zijn woongenot en gezondheid op het gebied lichtverontreiniging door de realisatie van de tunnelmond, de verlegging van de Hofvlietweg en de realisatie van de dubbele fly-over bij de aansluiting op de A4 op korte afstand van zijn woning. De lichten van de auto's en de verlichting van de weg in de avond en nacht zorgen voor lichtvervuiling. Doordat het verkeer op een hoogte van 9 meter rijdt over de fly-over, zal de verlichting verder verspreid worden over de omgeving en te zien zijn tot ver in het open landschap, waaronder het Groene Hart. Gevraagd wordt om aanvullende maatregelen te treffen die deze effecten wegnemen.	Het wegontwerp vereist maatregelen ten aanzien van veiligheid. Hierbij komt ook het aspect lichtuitstraling aan de orde. In het wegontwerp van de RijnlandRoute is hiermee rekening gehouden.
A194	Indiener voorziet grote overlast voor zijn woongenot en gezondheid op het gebied van fijnstof door de realisatie van de tunnelmond, de verlegging van de Hofvlietweg en de realisatie van de dubbele fly-over bij de aansluiting op de A4 op korte afstand van zijn woning. Het fijnstof concentreert zich rondom de tunnelmond, dit resulteert in schade voor de gezondheid. Daarnaast wordt de weg verbreed van 6 tot 10 banen, wat meer verkeer aantrekt en dus zorgt voor meer uitstoot van fijnstof. Gevraagd wordt om aanvullende maatregelen te treffen die deze effecten wegnemen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A194	Het MER is opgesteld op basis van een ander tracé en een andere tunnellenge. Deze gegevens zijn daarom niet meer van toepassing op de voorgestelde situatie en kunnen niet meer dienen als basis voor de besluitvorming, noch als beoordelingskader voor indiener.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER
A194	Indiener geeft aan dat hij de provincie verantwoordelijk houdt voor schade aan de woning ontstaan door aanleg van de RLR. Onder andere door bodemdaling, waterschade en planschade.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A194	Verzocht wordt om in plaats van een dubbele fly over te realiseren, één van de verbindingen onderlangs de A4 aan te leggen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A195	Het melkveebedrijf van indiener wordt geraakt door de RijnlandRoute. De RijnlandRoute zorgt voor ernstige schade aan het bedrijfsbelang. Indiener verzoekt de provincie op zijn minst te voorzien in een toegangsweg - niet via de Stevenshof - om met landbouwvoertuigen de gronden te bereiken. Mocht dit niet mogelijk zijn dan dient er een dialoog gestart te worden over financiële compensatie	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Landschap en grondvererving, planschade en nadeelcompensatie
A197	Nu met de aanleg van de RijnlandRoute, verdwijnt ons uitzicht door dat er een geluidsscherm geplaatst wordt. Hierdoor zal de waarde van onze woning flink dalen en verdwijnt het woongenot. Dus zijn wij tegen de aanleg van de RijnlandRoute	De ontwerpwijzigingen waaronder de verdiepte ligging ter plaatse van Duinzicht zijn doorgevoerd in het akoestisch onderzoek. Daaruit blijkt dat er geen geluidschermen nodig zijn ter plaatse van Duinzicht. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A200	Mijn woning in Katwijk is opgeleverd met een steiger. In de bestaande situatie wordt die afvaartplaats voor kleine boten - via de duikerbrug onder de N206- verbonden met water buiten de wijk. Het project Duinvallei laat zien dat de vaarverbinding verdwijnt, tenzij een aquaduct over de nieuwe N206 wordt gemaakt. Ik verzoek u om met het PIP rekening te houden met de wens om de vaarverbinding van de Zandsloot tussen de Oude Rijn en de Wijk Zanderij in stand te houden.	De betreffende vaarverbinding valt buiten de scope van de RijnlandRoute. De RijnlandRoute leidt niet tot een doorsnijding van de genoemde vaarverbinding.
A201	Wij zijn van mening dat deze route voor ons nogal wat overlast zal brengen. Met name met de zuidoost, zuid en zuidwesten wind speelt hierbij een grote rol (en deze wind is een veel voorkomende wind). Wij zullen hierdoor zeker te maken krijgen met geluidsoverlast. Tevens zijn wij van mening dat de luchtkwaliteit er voor ons zeker niet op vooruit zal gaan.	Uit de geluidberekening blijkt dat de normen uit de wet- en regelgeving niet overschreden worden. In het model van de berekeningen wordt rekening gehouden met wind. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Geluid en luchtkwaliteit
A201	Hoe staat het met de bodemgesteldheid? Nu blijkt dat de A4 zo'n 80m meer onze kant op komt en dat er een geluidswal komt langs de RijnlandRoute van 3 meter hoog die bestaat uit grond c.q. klei. In hoeverre is er kans op scheuren etc.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Bodemkwaliteit en stabiliteit
A201	Ook was onze vraag hoe de bevoorrading verloopt en hoe de afvoer. In hoeverre strekt dat i.v.m. de overslag nabij de Korte Vliet, in relatie tot geluidsoverlast.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase
A201	En wat denkt u van de Flyovers. Is dit geen enorme horizontsvervuiling? En het naar voren komen van de doorgaande weg naar de Vlietlanden. Zo wordt het vogelweidegebied wel heel erg klein. Op grond van voorgaande bezwaren zal bij het realiseren van de "RijnlandRoute" het woon en leefklimaat voor ons beduidend verslechteren. Dit zal van invloed zijn op onze gezondheid en ook van invloed op de	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondvererving, planschade en nadeelcompensatie.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	<p>waarde van ons eigendom. Indien Gedeputeerde staten van Zuid-Holland het ontwerp vast zal stellen, zullen wij overgaan tot een verzoek tot planschade.</p>	
A202	<p>Indiener is bezorgd over de continuïteit van zijn bedrijf en het vervoer van de producten naar de veiling Flora Holland. Er moet ook een opening op de N206 zijn voor de toeleveringsbedrijven die producten leveren aan het bedrijf. Zowel tijdens als na de bouw. Voorgesteld wordt om de N206 te verleggen op het voormalige vliegveld.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.</p>
A202	<p>De geluidsbelasting zal door het plan toenemen tot 60 dB, die 's nachts met nog eens 10 dB wordt verhoogd.</p>	<p>Uit het geluidonderzoek bij het PIP blijkt dat er een toename is van de geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie. Ten gevolge van het plan is een huidige geluidbelasting berekend van 59 dB. Deze toename bedraagt ca 1dB. De toekomstige geluidbelasting is lager dan de 68dB maximale grenswaarde. In deze geluidbelasting is de nachtperiode verrekend. De geluidsmaat waarin de grenswaarde wordt uitgedrukt brengt een zogenaamde straffactor voor de avond en nacht periode in rekening. In deze perioden is een strengere beoordeling van geluid van toepassing.</p>
A202	<p>De luchtkwaliteit zal verslechteren, dit is schadelijk voor de gezondheid van indiener (heeft astma).</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A205	Ik verzoek u om met het O-PIP rekening te houden met de wens om de vaarverbinding van de Zandsloot tussen de Oude Rijn en de Wijk Zanderij in stand te houden. Dit is ook een van de randvoorwaarden van de Gemeente Katwijk, zie bijlage punt 8: "indien de Zandsloot wordt doorsneden, dan is een alternatieve vaarverbinding wenselijk.	De betreffende vaarverbinding valt buiten de scope van de RijnlandRoute. De RijnlandRoute leidt niet tot een doorsnijding van de genoemde vaarverbinding.
A207	Beantwoording zienswijze op VO-PIP: uw wijze van beantwoorden en soms niet beantwoorden d.m.v. een grabbelton van nummers, geeft blijk van minachting van burgers die zo zorgvuldig mogelijk hun zienswijzen formuleren. Een persoonlijke beantwoording zou voor de hand gelegen hebben.	Het is nooit de bedoeling geweest minachtend te zijn naar burgers. De opzet van de nota van antwoord VO-PIP bleek naderhand niet goed werkbaar. Om die reden is in deze Nota van Antwoord een andere aanpak gekozen. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
A207	Indiener maakt bezwaar tegen uw handelen dat in 10 jaar tijd nooit de boortunnel-in-slappe-grond-techniek heeft beschouwd, is een aantal in alle opzichten betere varianten niet bestudeerd. Daarmee is het PIP bij voorbaat ongeldig. Veel problemen voor o.a. de Stevenshof de Papenwegse polder en de Oostvlietpolder en veel kosten kunnen door betere varianten worden voorkomen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging
A208	Verzocht wordt om het tracé van de RLR circa 200 m van Vlietland af te verschuiven, zoals ook was opgenomen in het voorgaande plan. Hierdoor zal er minder geluid- en milieuoverlast optreden voor de bewoners aan de Vlietweg.	In de Nota voorkeursalternatief is het alternatief " Zoeken naar Balans" gekozen in combinatie met de zuidelijke ligging in de Oostvlietpolder. De noordelijke ligging van het tracé is niet meer aan de orde.
A208	<p>Vooraf aan de gunning door de provincie aan de aannemer moeten de volgende regelingen getroffen worden en moet bij de uitvoering toezicht gehouden worden op de volgende zaken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ bij het graven van de startschacht en wellicht ook nog bij het begin van het boren van de tunnel zal bronbemaling nodig zijn. Dit kan grote gevolgen hebben voor de woningen aan de Vlietweg, die veelal op staal of houten palen gebouwd zijn;</li> <li>▪ indien de tunnelmond op de huidige maar afgewezen locatie blijft zal er door het slaan van damwanden voorkomen moeten worden dat het ophogen boven de eerste meters van het boren zodanige groundbewegingen plaatsvinden dat de huizen aan de Vlietweg daar schade van ondervinden;</li> <li>▪ Indien er bij de passage langs de huizen aan de Vlietweg van de boor ook maar de geringste kans bestaat op schade, dient eveneens te worden overgegaan van damwanden;</li> <li>▪ De Nota van Antwoord op de zienswijze van het VO-PIP geeft aan dat er een schaderegeling is. Medewerkers van de provincie gaven op de voorlichtingsavonden aan dat deze regeling niet</li> </ul>	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	<p>bestaat en er ook niet komt. Dit is dom en kortzichtig en draagt niet bij aan het vertrouwen in de provincie;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De locatie van het werk/bouwterrein moet zover mogelijk van de woningen worden gesitueerd. De omvang hiervan moet zo beperkt mogelijk zijn;</li> <li>▪ Er moet voorafgaand aan van de werkzaamheden een plan voorgelegd moeten worden voor beperking van de overlast door licht, geluid en trillingen tijdens de bouw en verkeerslawaaï na de bouw. Dit laatste zonder de aanleg van hoge geluidswallen die het vlakke polderlandschap alleen maar verder zullen ontsieren;</li> <li>▪ De aanvoer van materialen en de afvoer van de uitgeboorde grond moet uitsluitend plaatsvinden langs of over de A4 en onder geen voorwaarde over de Vlietweg of over de Vliet;</li> <li>▪ De ontsluiting van het Dienstgebouw dient alleen over de Hofvlietweg te gaan en niet over de Vlietweg.</li> </ul>	
A208	Door de verlegging van de Hofvlietweg op het tunneldak, zal het verkeer dichterbij de woningen aan de Vlietweg rijden, wat resulteert in verhoging van de geluidsbelasting.	In de berekeningen voor het PIP is rekening gehouden met de verlengde tunnel, waarbij tevens de Hofvlietweg op grotere afstand van de woningen aan de Vliet komt te liggen.
A208	Door de verlegging van de Hofvlietweg op het tunneldak, zal het verkeer dichterbij de woningen aan de Vlietweg rijden, wat resulteert in verhoging van de milieubelasting.	In het wegontwerp wordt de Hofvlietweg inderdaad verlegd. Echter, ten opzichte van het O-PIP is de tunnel verlengd en is de Hofvlietweg daardoor op grotere afstand komen te liggen van de Vlietweg.
A208	Verzocht wordt om de tunnelmond 100 m in de richting van de A4 te verschuiven, hierdoor wordt de boordiepte hoger (wat waarschijnlijk minder gevolgen heeft voor de woningen aan de Vlietweg) en vindt er minder geluids- en milieuoverlast plaats voor de bewoners van de Vlietweg.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A208	Fietspaden naast en achter de woningen aan de Vlietweg zijn niet wenselijk omdat ze de privacy aantasten van de bewoners. Extra fietspaden zijn overbodig. Er is al een fietspad voor het Vogelhof voor het fietsverkeer van en naar Zoeterwoude (en het Groene Hart) aangelegd.	De provincie is van mening dat een fietsroute via de Hofvlietweg beschikbaar moet blijven (zoals nu ook het geval is). In tegenstelling tot eerdere ontwerpen is er in het huidige ontwerp een vrijliggend fietspad langs de Hofvlietweg opgenomen. Fietsers op de hoofdrijbaan is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk. Daarnaast is in het huidige ontwerp geen fietsverbinding meer opgenomen ter hoogte van de tunnelmond richting de Vlietweg.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A208	Het gebied tussen de Vlietweg en de nieuw aan te leggen sloot rond het Dienstgebouw heeft de bestemming Wonen gekregen, onduidelijk is waarom dat is gebeurd. De bestemming was, op een beperkt perceel met een woonbestemming direct aan de Vlietweg na, agrarisch en deze bestemming moet worden gehandhaafd. Juist deze bestemming zal bijdragen aan de beleving van het poldergevoel voor passanten op de Vlietweg.	Dit betreft een omissie en is in het definitieve PIP gecorrigeerd c.q. in overeenstemming gebracht met het geldende planologische regime.
A210	Als gevolg van de inpassingsambities van de gemeente Leiden, waardoor het tracé van de RijnlandRoute ongeveer 200 m in de richting van Vlietland is verschoven, ligt mijn woning zeer dichtbij het PIP gebied. Ik verzoek u dringend het tracé weer naar de eerder voorgestelde locatie te verplaatsen waar veel meer werkruimte voor de aanleg aanwezig is. Mijn woning en de andere woningen aan de Vlietweg.	In de Nota voorkeursalternatief is het alternatief " Zoeken naar Balans" gekozen in combinatie met de zuidelijke ligging in de Oostvlietpolder. De noordelijke ligging van het tracé is niet meer aan de orde.
A210	Nadrukkelijk geef ik u in overweging de tunnelmond ook om deze reden maar ook om de in het voorgaande gestelde met betrekking tot geluid en milieuoverlast nog tenminste 100 m in de richting van de A4 te verplaatsen waardoor de boordiepte ter plaatse nog groter zal zijn.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp
A210	Voor de Hofvlietweg moet gekozen worden voor het huidige tracé en dus in een tunnel onder de aan te leggen wegen uit en naar de tunnel wordt doorgeleid. Hoewel dit in een zienswijze over het tracé besluit van Rijkswaterstaat aan de orde moet komen, wordt dit hier toch vermeld omdat een stukje van de Hofvlietweg in het Ontwerp Inpassingsplan RijnlandRoute is opgenomen.	Het doortrekken van de Hofvlietweg onder de RijnlandRoute door is financieel niet haalbaar.
A210	Het fietspad langs de Hofvlietweg is overbodig. Voor het fietsen naar Zoeterwoude (en het Groene Hart) is al een nieuw fietspad door 't Vogelhoff aangelegd. Een extra fietspad resulteert niet in een kortere route, omdat alle fietspaden hetzelfde begin- en eindpunt hebben, te weten Vlietweg-Hofvlietweg. Voorts loopt er thans reeds een fietspad, nabij de Vlietweg en evenwijdig aan de aldaar gelegen jachthaven, richting het recreatiegebied Vlietland en verder richting Leidschendam.	De provincie is van mening dat een fietsroute via de Hofvlietweg beschikbaar moet blijven (zoals nu ook het geval is). In tegenstelling tot eerdere ontwerpen is er in het huidige ontwerp een vrijliggend fietspad langs de Hofvlietweg opgenomen. Fietsers op de hoofdrijbaan is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk. Daarnaast is in het huidige ontwerp geen fietsverbinding meer opgenomen ter hoogte van de tunnelmond richting de Vlietweg.
A210	Het gebied tussen de Vlietweg en de nieuw aan te leggen sloot rond het dienstgebouw heeft bestemming "Wonen" gekregen. Dit is onbegrijpelijk en lijkt te berusten op een misverstand. De bestemming aldaar is thans nagenoeg volledig agrarisch. Wij bepleiten dan ook handhaving van deze bestemming, omdat het bijdraagt aan een "groene" beleving voor bewoners en passanten van de Vlietweg	Dit betreft een omissie en is in het definitieve PIP gecorrigeerd c.q. in overeenstemming gebracht met het geldende planologische regime.



Nr	Zienswijze	Beantwoording
A210	<p>De provincie moet voorafgaand aan de gunning regelingen treffen over toezicht op de uitvoering. Onder meer met betrekking tot</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ graven startschacht en boring tunnel;</li> <li>▪ nu al monitoring van grondwaterpeil;</li> <li>▪ van aan- en afvoer materiaal over de Vliet mag zienswijze-indiener geen last hebben;</li> <li>▪ door slaan van damwanden moet schade worden voorkomen aan woningen a.g.v. aanleg tunnelmond.</li> </ul>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase</p>
A210	<p>Bij het graven van de startschacht en wellicht ook nog bij het begin van het boren zal bronbemaling nodig zijn. Op geen enkele wijze wordt er aandacht gegeven aan de effecten hiervan voor met name de aan de Vlietweg gelegen woningen, die veelal op staal of houten palen zijn gebouwd. Nu moet al worden begonnen met monitoring van het grondwaterpeil tot zeker twee jaar na de start van de bemaling.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase</p>
A210	<p>De locatie van het werk/bouwterrein moet zover mogelijk van de woningen worden gesitueerd. De omvang hiervan moet zo beperkt mogelijk zijn.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase</p>
A210	<p>Indien de tunnelmond op de huidige, maar afgewezen, locatie blijft, zal er door het slaan van damwanden voorkomen moeten worden dat er door het ophogen boven de eerste meters van het boren zodanige groundbewegingen plaatsvinden dat de huizen aan de Vlietweg daar schade van ondervinden.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase</p>
A210	<p>Voorafgaand aan het begin van de werkzaamheden zal een plan voorgelegd moeten worden voor beperking van de overlast door licht, geluid en trillingen tijdens de bouw en verkeerslawaaï na de bouw. Dit laatste zonder de aanleg van hoge geluidswallen, die het vlakke polderlandschap alleen maar verder zullen ontsieren</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase</p>
A210	<p>Wij gaan er vanuit dat aan- en afvoer van bouwmaterialen en personeel naar de bouwplaats uitsluitend vanaf de A4 zal geschieden en niet vanaf de Vlietweg of via de Vliet.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase</p>
A210	<p>De ontsluiting van het Dienstgebouw dient alleen over de Hofvlietweg te gaan en niet over de Vlietweg.</p>	<p>Het ontwerp is aangepast en gaat uit van een ontsluiting via de Hofvlietweg</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A211	<p>Door de komst van de RLR wordt het gebied waarin het bedrijf zich bevindt 'op de kop gezet'. De waterhuishouding zal veranderen, percelen zullen moeten worden samengevoegd voor de bedrijfsvoering (dempen van sloten), etc. Het aanpassen van de waterhuishouding, de compensatie van de gronden en het samenvoegen van de percelen zal moeten plaatsvinden ruim voordat met de aanleg van de RLR wordt begonnen. Een periode van minimaal 1 jaar is nodig om gecompenseerde graslanden niet in te (laten) zaaien en vol in productie te laten komen. Ook zullen de aanpassingen van het watersysteem tijdig uitgevoerd moeten worden om ervoor te zorgen dat de drooglegging van de percelen gegarandeerd blijft. Indiener verzoekt de provincie te bevestigen dat de maatregelen en de compensatie tijdig, minimaal 1 jaar voor de aanleg van de weg, zijn gerealiseerd.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Aanbestedings- en uitvoeringsfase</p>
A211	<p>Door de aanleg van de RLR conform het O-PIP zal indiener circa 16 ha eigendomsgrond kwijtraken danwel niet meer kunnen bereiken als gevolg van de weg. Hierdoor houdt hij slechts 7,5 ha aan grasland over. Voor een bedrijf met gemiddeld 76 melkkoeien is een aaneengesloten kavel (ook wel huiskavel genoemd) noodzakelijk van minimaal 15 ha. Deze percelen moeten door de koeien vanuit de stal bereikbaar zijn. Voor het voortbestaan van het bedrijf is het essentieel dat de gronden die indiener door de aanleg van de RLR kwijtraakt en die de gronden die van de huiskavel afgesneden worden, gecompenseerd krijgt. Indiener heeft bij de zienswijze een overzicht van mogelijke compensatiegronden van in totaal 6,5 gevoegd (o.a. gronden van het te amoveren glastuinbouwbedrijf aan de Vlietweg 84). In totaal heeft het bedrijf circa 50 ha aan land nodig voor de afzet van de mest en het winnen van ruwvoer voor de winterperiode. Indiener heeft bij de zienswijze hiervoor ook een overzicht aangeleverd met gronden die als compensatiegronden kunnen dienen met een gezamenlijke oppervlakte van 15 ha.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie. De provincie is met indiener in overleg getreden.</p>
A211	<p>Tijdens de bouw van de RLR is de provincie verantwoordelijk voor het beperken van de overlast voor omwonenden en dat er wordt voorkomen dat er schade optreedt aan hun eigendommen. De monumentale boerderij van indiener is niet onderheid, dat geldt ook voor de andere gebouwen van het bedrijf (excl. de nieuwe ligboxstal). Indiener verzoekt dat er voorafgaand aan de werkzaamheden een vooropname wordt gedaan van de bebouwing. Mocht er schade optreden door de werkzaamheden, dan zal de provincie de ontstane schade moeten vergoeden. Ook moet de provincie de kosten van de vooropname vergoeden.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie en aanbestedings- en uitvoeringsfase</p>

Nr	Zienswijze	Beantwoording
A211	Door de komst van de RLR wordt de bedrijfsvoering belemmerd. Hierdoor kan het bedrijf in waarde dalen. Indiener zal deze vermogensschade verhalen op de provincie. Ook de inkomensschade, als gevolg van de extra kosten die gemaakt moeten worden voor de aankoop van ruwvoer en de afzet van mest, zal verhaald worden op de provincie.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A211	Indiener behoudt zich het recht om deze zienswijze op een later tijdstip aan te vullen danwel te wijzigen indien daartoe aanleiding is.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
A211	In de Nota van Antwoord van de inspraak op het VO-PIP is gekozen om de beantwoording niet per indiener te doen, maar per onderwerp. Hierdoor is het lastig om uit de Nota te halen hoe de provincie op de individuele inspraak heeft gereageerd. Bovendien bleek dat het nummer van de inspraak van indiener niet in de Nota van Antwoord was opgenomen. Dit is zeer onzorgvuldig. Verzocht wordt om de beantwoording van de zienswijze per indiener in de Nota van Antwoord dop te nemen, zodat duidelijk is hoe op de zienswijze is gereageerd.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure
A211	Het gemaal van de Oostvliet-, Hof- en Spekpolder wordt t.b.v. de aanleg van de RLR verplaatst naar de watergang nabij de tuinvereniging. Dit gedeelte van de polder is veel hoger gelegen dan de huidige locatie. Indiener maakt zich zorgen over het verplaatsen van het gemaal, hij vreest dat de nieuwe plek niet of onvoldoende in staat zal zijn om het water in de sloten rondom zijn perceel in voldoende mate af te voeren als noodzakelijk is. Hierdoor zal de drooglegging van zijn percelen verminderen met gevolgen voor de opbrengstpotentie van de percelen grasland (die zal afnemen). Verzocht wordt om het gemaal in het laagste gedeelte van de polder te handhaven.	In combinatie met de verplaatsing van het gemaal wordt de waterstructuur 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.
A211	Door de komst van de RLR zal het woon- en leefklimaat van indiener aangetast worden.	Uit de lucht en geluidonderzoeken blijkt dat er geen normen worden overschreden. De tunnelmond is ten opzichte van het O-PIP op grotere afstand van de woningen gesitueerd. In het landschapsplan is aandacht besteed aan een goede inpassing in de omgeving gericht op beperking van aantasting van het woon- en leefklimaat.
A211	De parallelweg die langs de RLR wordt aangelegd en de ontsluiting is van de Vlietlanden via de Hofvlietweg naar de Europaweg of de A44, krijgt een zogenaamde suggestiestrook voor fietsers. Vanaf de Hofvlietweg ligt hier echter al een schitterend fietspad door de polder op een perceel ten westen van de tuinvereniging Oostvliet. Dit fietspad sluit aan op de Vlietweg. Verzocht wordt om de	De provincie is van mening dat een fietsroute via de Hofvlietweg beschikbaar moet blijven (zoals nu ook het geval is). In tegenstelling tot eerdere ontwerpen is er in het huidige ontwerp een vrijliggend fietspad langs de Hofvlietweg opgenomen.

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	suggestiestrook niet aan te brengen en de fietsers via het bestaande fietspad door de polder te geleiden.	Fietsers op de hoofdrijbaan is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk.
A211	Het bedrijf wordt momenteel ontsloten via de (smalle) Vlietweg. M.n. het landbouwverkeer en vrachtverkeer over deze weg is verre van ideaal. Vanwege de smalle brug kunnen alleen kleine vrachtwagens het bedrijf bereiken en de weg wordt veel gebruikt door recreanten (fietsers en voetgangers). Recreanten en vrachtverkeer op dezelfde smalle weg is geen goede combinatie. De locatie van de Gasunie wordt ook via de Vlietweg ontsloten in de huidige situatie. D.m.v. een aftakking wordt de locatie van de Gasunie aangesloten op de parallelweg van de RLR. Deze route sluit aan op de Hofvlietweg. Het bedrijf heeft de beschikking over een zogenaamd betonnen kavelpad. Dit pad wordt gebruikt door het vee om van en naar de stal te komen. Gevraagd wordt om het kavelpad aan te sluiten op de aftakking naar de Gasunielocatie voor het landbouw- en vrachtverkeer. Het kavelpad moet dan wel geschikt gemaakt worden voor vrachtverkeer (verzwaard en verbreed). Ook zal bij de ingang van de nieuwe ontsluitingsweg richting de boerderij een hek geplaatst moeten worden welke op afstand elektronisch is te bedienen om te voorkomen dat vreemden de boerderij via deze weg kunnen bereiken. Een ander voordeel voor deze ontsluiting, naast het ontlasten van de Vlietweg, is het ontlasten van de Europaweg van tractorverkeer dat richting Zoeterwoude rijdt.	Door de alternatieve ontsluiting van het Gasstation zal er geen vrachtverkeer van Gasunie meer over het kavelpad van de boerderij rijden. Het recht van overpad van de Gasunie kan doormee komen te vervallen voor de huidige route. De plangrens van het O-PIP ligt zodanig dat de alternatieve ontsluiting van het Gasstation er binnen valt. Er is geen noodzaak het kavelpad te verzwaren danwel een elektronisch hek te plaatsen ten behoeve van de agrarische onderneming.
A211	Ten zuidwesten van de bedrijfslocatie, binnen het tracé van de RLR, is aan enkele percelen de bestemming 'Wonen' toegekend. In de huidige situatie zijn deze gronden in gebruik als grasland. De bestemming 'Wonen' ligt op circa 45 meter van de erfgrans van indiener. Indiener vindt de afstand van deze woonbestemming t.o.v. zijn veehouderijbedrijf bestemming te kort. Tevens kan het perceel waarop de woonbestemming is geprojecteerd dienen als compensatiegrond. Verzocht wordt om op de genoemde percelen de agrarische bestemming te handhaven.	Dit betreft een omissie en is in het definitieve PIP gecorrigeerd c.q. in overeenstemming gebracht met het geldende planologische regime.
A212	Indiener is bang dat de aanleg van de RLR negatieve effecten zal hebben op de bedrijfsvoering van het bedrijf (paardensportbedrijf) en de waarde van de percelen met opstallen.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A212	Indiener is het niet eens met het verhogen van de hogere grenswaarde. Verhoging van de hogere waarde gaat ten kosten van het leefklimaat en de gezondheid van indiener. Het is niet duidelijk waar de HOV en de fietssnelweg komen te liggen. Geconstateerd is dat er enkel aan de zuidzijde van de N206 hiervoor ruimte is, dus aan de kant van de woning van indiener. Hierdoor zal de geluidsbelasting verder toenemen op de woning. Indiener maakt daarom bezwaar tegen de verhoging	Besluitvorming over genoemde ontwikkelingen is in onvoldoende gevorderd stadium om al te worden betrokken bij het plan en kennen hun eigen dynamiek. Daarom is in het ontwerp en de onderzoeken van de RijnlandRoute hiermee geen rekening gehouden. Voor het overige wordt verwezen naar de

Nr	Zienswijze	Beantwoording
	van de hogere grenswaarde en verzoekt om op een andere en betere manier maatregelen te treffen, zoals het aanbrengen van individuele geluidwerende voorzieningen aan de woning.	thematische beantwoording: Geluid
A212	De geluidsbelasting op de woning van indiener zal met 5 dB toenemen. Indiener heeft hierover zijn twijfels, want tegenover de woning zal een geluidscherm van 4 meter hoog gerealiseerd worden. Dit scherm zal het geluid naar de woning weerkaatsen, waardoor de geluidsbelasting hoger zal worden.	In de berekeningen is rekening gehouden met een absorberend scherm en er dus geen weerkaatsing richting woningen plaatsvindt.
A212	Het is onduidelijk hoe de N206 er in de toekomst uit komt te zien, want het plan is niet compleet. De HOV en de fietssnelweg zijn er niet in opgenomen. Verzocht wordt om deze planning in één PIP op te nemen. Hiervoor moeten alle effecten van de RLR en de HOV wat betreft verkeersintensiteiten, geluids- en overige milieubelastingen, etc. integraal opgenomen worden in de onderzoeken, dit is nu niet het geval, waardoor deze onderzoeken niet kloppen met de toekomstige situatie. De voorgestelde maatregelen om de overlast te beperken zijn dus ook niet voldoende.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Scope
A216	Ik ben het niet eens met de verbreding van de Europaweg en de Lammebrug ten koste van de Oostvlietpolder.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwijderd naar de thematische beantwoordingen: Alternatievenafweging en landschap
A219	Het E-formulier is leeg. De zienswijze heeft geen inhoud.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen

#### 4.4 Niet ontvankelijk verklaarde zienswijzen

Naam / nr	Zienswijze	Beantwoording
Stadsgewest Haaglanden	<p>In het uitgewerkte tracé is in het ontwerp inpassingsplan ten opzichte van het voorontwerp Inpassingsplan ter hoogte van de Oostvlietpolder gekozen voor een meer zuidwestelijke ligging, omdat deze variant minder negatieve gevolgen heeft voor het landschap en ruimtebeslag in het Groene Hart. Hoewel wij de totaalafweging begrijpen, komt de weg hierdoor wel dichterbij het recreatiegebied Vlietland te liggen. Daarnaast gaat de RijnlandRoute met een dubbele fly-over hoog over de A4 heen in plaats van eronderdoor. Deze (hoge) ligging is erg ongunstig voor de landschappelijke en recreatieve waarde van het gebied. Wij verzoeken u om (in overleg met de gemeente Leidschendam-Voorburg) te kijken of alsnog een betere inpassing in de Oostvlietpolder en ter hoogte van de A4 kan worden gerealiseerd door de weg zoveel mogelijk (half) verdiept aan te leggen.</p>	<p>In de Nota voorkeursalternatief is het alternatief " Zoeken naar Balans" gekozen in combinatie met de zuidelijke ligging in de Oostvlietpolder. De noordelijke ligging van het tracé is niet meer aan de orde. Zie verder thematische beantwoording: Wegontwerp.</p>
Stadsgewest Haaglanden	<p>Wij constateren dat u er samen met het Rijk voor heeft gekozen de ter visielegging van de OTB's niet gelijk te laten lopen met de ter visie legging van het O-PIP Hierdoor is het voor ons niet mogelijk de effecten van het O-PIP en het OTB A44/A4 integraal te beoordelen. Wij verzoeken u om samen met het Rijk een integrale beoordeling te maken en daarbij zorgvuldig om te gaan met de belangen van alle belanghebbenden.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Procedure</p>
Stadsgewest Haaglanden	<p>Indieners hebben hun zorgen bij de beperkte mitigerende maatregelen die u heeft opgenomen in de huidige plannen. In het mitigatieontwerp bij het O-PIP gaat u namelijk enkel uit van een kleine faunatunnel aan de zuidkant van het knooppunt. Dit is in onze ogen niet in lijn met het provinciale beleid en ambitie ten aanzien van ecologie, groen en recreatie (o.a. Ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit). Wij verzoeken u om in de verdere planvorming de inpassing van de faunapassage te benaderen als een integraal provinciaal vraagstuk en samen met andere overheidspartijen en andere partners te komen tot een ontwerp van een grotere faunapassage (eventueel in combinatie met recreatie/fietsverbindingen) die aansluit bij de waarden van het gebied. De realisatie van een ecoduct (eventueel in combinatie met recreatieve/fietsverbindingen) bij Maaldrift blijft voor ons nog steeds wenselijk.</p>	<p>Bij knooppunt Ommedijk (aansluiting Maaldrift) wordt een fiets-ecotunnel aangelegd waarmee tegemoet wordt gekomen aan de wens tot een grotere faunapassage in combinatie met een recreatieve verbinding. De faunapassage maakt onderdeel uit de Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). Voor de uitvoering van het MJPO zijn de volgende instanties verantwoordelijk: provincies, de ministeries van Infrastructuur en Milieu en van Economische Zaken, ProRail en DLG (Dienst Landelijk Gebied). Het MJPO is een essentieel onderdeel binnen de realisatie van de EHS omdat het EHS-gebieden en Ecologische</p>

Naam / nr	Zienswijze	Beantwoording
		<p>verbindingzones weer met elkaar verbindt die door infrastructuur werden versnipperd. De EVZ die door de A44 wordt doorsneden, heeft de volgende doelsoorten: boomarter, hermelijn, waterspitsmuis, rosse woelmuis, rugstreepad, kleine vuurvlieder, oranjetip en houtpantserjuffer. Deze soorten zijn reeds in het gebied aanwezig of zijn in de toekomst te verwachten. Gezien het doel om de EVZ te ontsnipperen is met het ontwerp van de fiets-ecotunnel rekening gehouden met dezelfde doelsoorten.</p>
Stadsgewest Haaglanden	<p>Wij verzoeken u daarom om bij de overige (aan te leggen) kruisende verbindingen in de RijnlandRoute (bijvoorbeeld aquaduct Veenwatering) ruimte te reserveren voor een ecologische verbinding als compensatie/mitigatiemaatregel, zodat er een betere ecologische verbinding ontstaat tussen het Groene Hart en de kust.</p>	<p>In het wegontwerp en in het landschapsplan is waar nodig rekening gehouden met de EHS. Er is ruimte gereserveerd. In het Landschapsplan is vastgelegd, dat de Veenwatering inclusief zijn kaden blijft behouden en o.a. dient als vliegrouete voor watervleermuizen. Door de aanleg van een tunnel blijft ook de Dobbewatering in tact. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Natuur</p>
Stadsgewest Haaglanden	<p>De inpassing in de Oostvlietpolder en bij de knoop A4/RijnlandRoute blijft desondanks een aandachtspunt met daarbij een voorkeur voor een (gedeeltelijke) ligging van de verbindingbogen van de RijnlandRoute onder de A4 door. Wij verzoeken u om (in overleg met de gemeente Leidschendam-Voorburg) te kijken of alsnog een betere inpassing in de Oostvlietpolder en ter hoogte van de A4 kan worden gerealiseerd door de weg zoveel mogelijk (half) verdiept aan te leggen.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Wegontwerp</p>
Stadsgewest Haaglanden	<p>Eén van de subdoelstellingen van de RLR is verminderen van sluipverkeer. Er zijn echter ook wegen in Haaglanden waar het verkeer a.g.v. de RLR toeneemt. Dit is o.a. op de N206 tussen Zoeterwoude en Zoetermeer waar 10% meer verkeer gaat rijden (cijfers 2-de fase MER). Op de Zwaardslootseweg in Zoetermeer is al sprake van hoge verkeersintensiteiten o.a. als gevolg van (sluip)verkeer dat de route door Zoetermeer kiest In plaats van de route over de A12 en A4. Deze intensiteiten nemen</p>	<p>Het NRM laat een toename zien van 2.700 voertuigen per dag. Dit is een ongewenst effect, maar wordt grotendeels veroorzaakt door het ontbreken van de vertraging bij kruispunten in het NRM. Het is vooral een modeffect en zal in de praktijk aanzienlijk lager zijn. De toename blijft binnen de norm (IC verhoudingen zijn</p>

Naam / nr	Zienswijze	Beantwoording
	door de RLR verder toe met bijbehorende consequenties voor de doorstroming en de milieukwaliteit. We gaan ervan uit dat door de provincie adequate (compenserende) maatregelen worden getroffen om de geschetste problematiek op te lossen.	goed), dus maatregelen zijn niet noodzakelijk.
Stadsgewest Haaglanden	Ook op de westelijke parallelweg van de A44 zal het verkeer als gevolg van de aanleg van de RijnlandRoute naar verwachting toenemen, omdat de oprit vanuit Leiden-Zuid richting Den Haag (A4/N44) zal verdwijnen. Dit heeft ook gevolgen voor de verkeersafwikkeling van het nu al overbelaste kruispunt Rozenweg/A44/N44. Wij verzoeken u gezamenlijk met Rijkswaterstaat en de gemeente Wassenaar te zoeken naar een oplossing voor dit knelpunt.	Hierover is de provincie in overleg getreden met de gemeente Wassenaar.
A215	In het Masterplan Locatie Valkenburg zijn 2 extra overkluizingen opgenomen over de RijnlandRoute ten behoeve van een fiets- en voetgangersoversteek. Het betreft overkluizingen ter plaatse van Broekweg- Oude Broekweg en ter plaatse van de Landgoederenroute (deze maakt onderdeel uit van het provinciaal fietspadenplan, F271). In het O-PIP RLR zijn deze overkluizingen onmogelijk gemaakt.	In het definitieve PIP zijn langzaam verkeerverbindingen binnen de bestemming Verkeer toegestaan. De bedoelde overkluizingen zijn daarmee planologisch mogelijk.
A215	Alle onderzoeken, berekeningen en ontwerpen dienen gebaseerd te zijn op de eindbebouwing Project Locatie Valkenburg	In het verkeersmodel NRM-2013 zijn de regionale ontwikkelingen (Valkenburg, Duyfrak en Duinvallei) meegenomen voor de prognose 2030
A215	In het O-PIP wordt de Kooltuinweg genoemd als weg waarvan geen sprake is van reconstructie of overschrijding grenswaarde. In het akoestische onderzoek staat dat er op de weg nu geen verkeer is en in 2030 ruim 20,000 motorvoertuigen per etmaal over deze weg rijden. Onduidelijk is over welk wegvlak het hier gaat. Indien er wil hierover graag een nadere motivering, in zowel geluid- als verkeerstechnische zin.	Dit is inderdaad niet correct en geeft een vertekend beeld. Deze verkeersintensiteit is ook niet in de berekening betrokken. Dit is gecorrigeerd in het akoestisch onderzoek van het PIP.
A215	In het O-PIP RLR worden geluidsschermen onacceptabel hoog gemaakt (maximaal 4 meter); leidt tot ernstige aantasting van de gebiedskarakteristiek; staat op gespannen voet met uitgangspunt van behoud uitzicht op duinen en voormalige vliegveld. Daarom moeten de geluidsschermen zo weinig mogelijk effecten hebben op het uitzicht. Door meer maatregelen aan de bron, zoals een verdiepte aanleg van minimaal 3 meter of transparant uitgevoerd.	De verdiepte ligging is voor het PIP onderdeel van het ontwerp en meegenomen in de geluidberekeningen voor het PIP. De vier meter hoge schermen zijn resultaten van het afwegingskader waarbij naast reductie van geluidhinder ook afweging plaatsvindt van financiële aard. Dit betekent dat er binnen de wet ruimte is om op basis van financiële afwegingen niet alle knelpunten weg te nemen, omdat de extra kosten in relatie tot de te



Naam / nr	Zienswijze	Beantwoording
		<p>behalen geluidswinst onevenredig hoog zijn. Het is echter niet zo dat er binnen de wet een vrije keuze is om geen of significant lagere schermen aan te leggen, de bescherming van het individu of groepen individuen die te maken hebben met geluidsknelpunten gaat voor op bijvoorbeeld landschappelijke waarden zoals uitzicht. Slechts in uitzonderlijke gevallen waar sprake is van een breed draagvlak is het mogelijk hiervan af te wijken. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid</p>
A215	<p>Ook voor de beoordeling van luchtkwaliteit is een transparant verkeersmodel vereist. In het achtergrondrapport luchtkwaliteit, par. 3.1.1, staat vermeld dat verkeer op aansluitende infrastructuur niet relevant is en daarom niet nader is onderzocht. Ik kan mij niet vinden in deze stelling omdat de aansluitende (stedelijke) infrastructuur, voor Valkenburg en Katwijk aan de Rijn t.w. de Voorschoterweg, Hoofdstraat en Katwijkerweg en Valkenburgerweg veelal niet vergelijkbaar is met de in het vrije veld liggende provinciale weg. Hierdoor is het achtergrondrapport dus onvolledig.</p>	<p>In het verkeersmodel is wel gekeken naar de aansluitende infrastructuur. Op basis van deze resultaten is geconstateerd dat er geen substantiele luchtkwaliteitseffecten zijn. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit</p>
A215	<p>Bijlage 1 van het plan geeft een globaal inzicht in de verkeersontwikkelingen. Dit verslag blijft echter beperkt tot de hoofdwegenstructuur. Wat de effecten van het O-PIP-RLR zijn op de aansluitende wegen valt uit dit verslag niet af te leiden. Voor een goede beoordeling van de ruimtelijke effecten dient het volledige verkeersrapport alsnog aan de plandocumenten te worden toegevoegd.</p>	<p>Dat is in deze fase ook niet gebruikelijk. De informatie is echter wel te vinden op <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a> en is in de volgende fase ook weer op die locatie gepubliceerd.</p>
A215	<p>In vrijwel alle afbeeldingen van achtergronddocument verkeer is RLR niet volledig opgenomen. De afbeeldingen zijn afgekapt ongeveer midden tussen aansluiting Valkenburg I en II. Valkenburg I, de N441 en ook de aansluitende wegvakken van de provinciale weg zijn helemaal niet in beeld gebracht. Dit geldt onder andere voor de congestiebeelden. In de tabellen met intensiteiten is binnen onze gemeente het enige punt op de Ir. G. Tjalmaweg de Torenvlietbrug. Er zijn geen gegevens opgenomen dichterbij Katwijk en ook niet op bestaande aangrenzende wegen (Provinciale weg bij Duinvallei, N441, parallelle routes door Valkenburg, Katwijk aan de Rijn en Rijsburg</p>	<p>De figuren zijn inderdaad te ver afgesneden, dit wordt hersteld in de toelichting bij het PIP. Wat betreft de geleverde intensiteiten, dat is in deze fase ook niet gebruikelijk. De informatie is echter wel te vinden op <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a> en is in de volgende fase ook weer op die locatie gepubliceerd.</p>

Naam / nr	Zienswijze	Beantwoording
	<p>ref. fig. 2.2 Bijlage 2 Verkeersveiligheid). Er is dus geenszins inzichtelijk gemaakt wat het effect van de RiinlandRoute is. Niets is verifieerbaar. Ook zijn geen reistijdfactoren opgenomen voor een traject dat van/naar Katwijk gaat. In het verkeersrapport wordt de oostwest verbinding vanaf Katwijk niet in beeld gebracht terwijl dat wel één van de doelen is. De gevolgen op niet te wijzigen wegen (o.a. buiten en grenzend aan het plangebied) zijn nog niet onderzocht althans zijn niet inzichtelijk gemaakt. Wij moeten het doen met de mededeling dat de aanleg van de RLR een gunstig effect heeft op de verkeersdruk van de lokale wegen terwijl dit niet in het rapport onderzocht is.</p>	
A215	<p>De verkeersintensiteiten voor het geluidrapport zijn ontleend uit het NRM2013-verrijkt. Dit model maakt geen onderdeel uit van de bijlagen. Daardoor zijn stellingen als dat de verkeerstoename op wegen – die op het plangebied aansluiten - niet relevant zijn voor geluid, niet te verifiëren. Bovendien gaat die stelling niet op voor andere thema's zoals verkeer. Daarom dient het verkeersmodel alsnog aan de plandocumenten te worden toegevoegd.</p>	<p>Dat is in deze fase ook niet gebruikelijk. De informatie is echter wel te vinden op <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a> en is in de volgende fase ook weer op die locatie gepubliceerd.</p>
A215	<p>Het O-PIP wordt benaderd als een op zichzelf staande ontwerpogave in de bestaande ruimtelijke context. Het ontwerp gaat hierdoor voorbij aan de relevante provinciale en gemeentelijke ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de beoogde HOV-buslijn, de fietssnelweg Katwijk - Leiden, de verlegging/verdieping van de N206 ter hoogte van project Duinvallei en de aansluiting op de Project Locatie Valkenburg en de nieuwe woonwijk 't Duyfrak. Ik pleit voor het maken van één inpassingsplan voor de RijnlandRoute en het gehele tracé van de HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer-buscorridor Leiden Centraal-Katwijk-Noordwijk), met aandacht voor de provinciale fietssnelweg.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Scope</p>

Naam / nr	Zienswijze	Beantwoording
A217	<p>In ieder geval is mij duidelijk geworden, dat alle metingen zijn gebaseerd op de huidige situatie, en wordt er geen rekening gehouden met wat het in de toekomst gaat worden. Bijvoorbeeld rijden er nu per dag zo'n 25.000 tot 30.000 auto's over de N206, dat aantal zal gaan verdubbelen of zelfs verdrievoudigen in de nieuwe situatie, volgens berekeningen van de Provincie. Vreemd dat deze feiten toch niet zo duidelijk naar voren worden gebracht, of dat dit niet in de plannen zijn opgenomen.</p> <p>In mijn huidige woonsituatie hoor ik nu al vaak de N206, en zeker met een westenwind, maar ook de N44 en natuurlijk het verkeer dat door de Hoofdstraat gaat. Met de toekomstige plannen van de Provincie is het in ieder geval zeker dat de verkeersoverlast alleen maar groter wordt, en daarbij ook de geluidsoverlast.</p>	<p>De geluidberekeningen zijn ook gebaseerd op de toekomstige situatie en zijn vergeleken met de berekeningen van de huidige situatie. Op grond daarvan zijn conclusies getrokken omtrent noodzakelijke bron en overdrachtsmaatregelen. Door het treffen van maatregelen is bij uw woning de toekomstige geluidbelasting nagenoeg gelijk aan de huidige situatie, ondanks de toename van de verkeersintensiteit op de tjalweg, dankzij het treffen van geluidsreducerende maatregelen. Er worden geen grenswaarden overschreden, er is dan ook geen sprake van een verhoogde geluidbelasting.</p>
A217	<p>Ik hoop dat er nog eens naar de plannen goed wordt gekeken, want zo als het nu is, krijgen we over een paar jaar een hoop ellende, verkeersoverlast, geluidsoverlast, een landschapsverstoring en een financiële verstoring zodat er achteraf nog bakken met geld bij moet om de overlast te verminderen, wat dan niet werkt. Onderzoek de plannen goed, plan zorgvuldig, en leg het in één keer goed aan. Het kan niet zo zijn dat deze plannen ten koste moet gaan van het leefklimaat en de volksgezondheid.</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Verkeer, geluid, landschap en economische uitvoerbaarheid</p>
A217	<p>Het herstellen van de verbinding Voorschotenweg deel zuid van N206 naar de nieuwe aansluiting aan de zuidzijde als gevolg van de realisatie van de RijnlandRoute ontbreekt. Dat is ongewenst. Ten eerste is ervoor gekozen om dat wegvak in te richten als 30 km-gebied. Indien deze verbinding niet hersteld wordt geeft dit een onacceptabele toename van vrachtverkeer op de Voorschoterweg (het deel langs de nieuwe woonwijk 't Duyfrak). Het O-PIP RLR is op dit punt onzorgvuldig voorbereid en in strijd met een goede ruimtelijke ordening</p>	<p>Dit valt buiten de scope van het project RijnlandRoute. De provincie is in bestuurlijk overleg met de gemeente Katwijk om hiervoor buiten de kaders van de ruimtelijke procedure een oplossing te vinden.</p>
A217	<p>Als de voorgenomen plannen door zullen gaan, zal de verkeersoverlast in de kern van Valkenburg toenemen, en dit terwijl de plannen aangeven dat dit niet zal gebeuren. Ook de plannen om het bestaande viaduct over de N206 te laten verdwijnen draagt mee aan de verkeersoverlast door de kern van Valkenburg. Tevens komt hierbij ook de bereikbaarheid van Valkenburg in het geding, als mede een vlotte aansluiting. Op het</p>	<p>Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen: Verkeer, geluid en scope</p>

Naam / nr	Zienswijze	Beantwoording
	nu nog te bouwen nieuw Valkenburg op het voormalig vliegveld Valkenburg. Valkenburg krijgt in de nieuwe situatie maar 2 toegangswegen, in plaats van nu 3.	
A217	In het Masterplan Locatie Valkenburg zijn 2 extra overkluizingen opgenomen over de RijnlandRoute ten behoeve van een fiets- en voetgangersoversteek. Het betreft overkluizingen ter plaatse van Broekweg- Oude Broekweg en ter plaatse van de Landgoederenroute (deze maakt onderdeel uit van het provinciaal fietspadenplan, F271). In het O-PIP RLR zijn deze overkluizingen onmogelijk gemaakt.	In het definitieve PIP zijn langzaam verkeerverbindingen binnen de bestemming Verkeer toegestaan. De bedoelde overkluizingen zijn daarmee planologisch mogelijk.
A217	Alle onderzoeken, berekeningen en ontwerpen dienen gebaseerd te zijn op de eindbebouwing Project Locatie Valkenburg	In het verkeersmodel NRM-2013 zijn de regionale ontwikkelingen (Valkenburg, Duyfrak en Duinvallei) meegenomen voor de prognose 2030
A217	In het O-PIP wordt de Kooltuinweg genoemd als weg waarvan geen sprake is van reconstructie of overschrijding grenswaarde. In het akoestische onderzoek staat dat er op de weg nu geen verkeer is en in 2030 ruim 20,000 motorvoertuigen per etmaal over deze weg rijden. Onduidelijk is over welk wegvlak het hier gaat. Indien er wil hierover graag een nadere motivering, in zowel geluid- als verkeerstechnische zin.	Dit is inderdaad niet correct en geeft een vertekend beeld. Deze verkeersintensiteit is ook niet in de berekening betrokken. Dit is gecorrigeerd in het akoestisch onderzoek van het PIP.
A217	In het O-PIP RLR worden geluidsschermen onacceptabel hoog gemaakt (maximaal 4 meter); leidt tot ernstige aantasting van de gebiedskarakteristiek; staat op gespannen voet met uitgangspunt van behoud uitzicht op duinen en voormalige vliegveld. Daarom moeten de geluidsschermen zo weinig mogelijk effecten hebben op het uitzicht. Door meer maatregelen aan de bron, zoals een verdiepte aanleg van minimaal 3 meter of transparant uitgevoerd.	De verdiepte ligging is voor het PIP onderdeel van het ontwerp en meegenomen in de geluidberekeningen voor het PIP. De vier meter hoge schermen zijn resultaten van het afwegingskader waarbij naast reductie van geluidhinder ook afweging plaatsvindt van financiële aard. Dit betekent dat er binnen de wet ruimte is om op basis van financiële afwegingen niet alle knelpunten weg te nemen, omdat de extra kosten in relatie tot de te behalen geluidswinst onevenredig hoog zijn. Het is echter niet zo dat er binnen de wet een vrije keuze is om geen of significant lagere schermen aan te leggen, de bescherming van het individu of groepen individuen die te maken hebben met geluidsknelpunten gaat voor op bijvoorbeeld landschappelijke waarden zoals uitzicht.

Naam / nr	Zienswijze	Beantwoording
		Slechts in uitzonderlijke gevallen waar sprake is van een breed draagvlak is het mogelijk hiervan af te wijken. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid
A217	Ook voor de beoordeling van luchtkwaliteit is een transparant verkeersmodel vereist. In het achtergrondrapport luchtkwaliteit, par. 3.1.1, staat vermeld dat verkeer op aansluitende infrastructuur niet relevant is en daarom niet nader is onderzocht. Ik kan mij niet vinden in deze stelling omdat de aansluitende (stedelijke) infrastructuur, voor Valkenburg en Katwijk aan de Rijn t.w. de Voorschoterweg, Hoofdstraat en Katwijkerweg en Valkenburgerweg veelal niet vergelijkbaar is met de in het vrije veld liggende provinciale weg. Hierdoor is het achtergrondrapport dus onvolledig.	In het verkeersmodel is wel gekeken naar de aansluitende infrastructuur. Op basis van deze resultaten is geconstateerd dat er geen substantiele luchtkwaliteitseffecten zijn. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit
A217	Bijlage 1 van het plan geeft een globaal inzicht in de verkeersontwikkelingen. Dit verslag blijft echter beperkt tot de hoofdwegenstructuur. Wat de effecten van het O-PIP-RLR zijn op de aansluitende wegen valt uit dit verslag niet af te leiden. Voor een goede beoordeling van de ruimtelijke effecten dient het volledige verkeersrapport alsnog aan de plandocumenten te worden toegevoegd.	Dat is in deze fase ook niet gebruikelijk. De informatie is echter wel te vinden op <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a> en is in de volgende fase ook weer op die locatie gepubliceerd.
A217	In vrijwel alle afbeeldingen van achtergronddocument verkeer is RLR niet volledig opgenomen. De afbeeldingen zijn afgekapt ongeveer midden tussen aansluiting Valkenburg I en II. Valkenburg I, de N441 en ook de aansluitende wegvakken van de provinciale weg zijn helemaal niet in beeld gebracht. Dit geldt onder andere voor de congestiebeelden. In de tabellen met intensiteiten is binnen onze gemeente het enige punt op de Ir. G. Tjalmaweg de Torenvlietbrug. Er zijn geen gegevens opgenomen dichterbij Katwijk en ook niet op bestaande aangrenzende wegen (Provinciale weg bij Duinvallei, N441, parallelle routes door Valkenburg, Katwijk aan de Rijn en Rijnsburg ref. fig. 2.2 Bijlage 2 Verkeersveiligheid). Er is dus geenszins inzichtelijk gemaakt wat het effect van de RijnlandRoute is. Niets is verifieerbaar. Ook zijn geen reistijdfactoren opgenomen voor een traject dat van/naar Katwijk gaat. In het verkeersrapport wordt de oostwest verbinding vanaf Katwijk niet in beeld gebracht terwijl dat wel één van de doelen is. De gevolgen op niet te wijzigen wegen (o.a. buiten en grenzend aan het	De figuren zijn inderdaad te ver afgesneden, dit wordt hersteld in de toelichting bij het PIP. Wat betreft de geleverde intensiteiten, dat is in deze fase ook niet gebruikelijk. De informatie is echter wel te vinden op <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a>

Naam / nr	Zienswijze	Beantwoording
	plangebied) zijn nog niet onderzocht althans zijn niet inzichtelijk gemaakt. Wij moeten het doen met de mededeling dat de aanleg van de RLR een gunstig effect heeft op de verkeersdruk van de lokale wegen terwijl dit niet in het rapport onderzocht is.	
A217	De verkeersintensiteiten voor het geluidrapport zijn ontleend uit het NRM2013-verrijkt. Dit model maakt geen onderdeel uit van de bijlagen. Daardoor zijn stellingen als dat de verkeerstoename op wegen – die op het plangebied aansluiten - niet relevant zijn voor geluid, niet te verifiëren. Bovendien gaat die stelling niet op voor andere thema's zoals verkeer. Daarom dient het verkeersmodel alsnog aan de plandocumenten te worden toegevoegd.	Dat is in deze fase ook niet gebruikelijk. De informatie is echter wel te vinden op <a href="http://www.rijnlandroute.nl">www.rijnlandroute.nl</a> en is in de volgende fase ook weer op die locatie gepubliceerd.
A217	Het O-PIP wordt benaderd als een op zichzelf staande ontwerpogave in de bestaande ruimtelijke context. Het ontwerp gaat hierdoor voorbij aan de relevante provinciale en gemeentelijke ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de beoogde HOV-buslijn, de fietssnelweg Katwijk - Leiden, de verlegging/verdieping van de N206 ter hoogte van project Duinvallei en de aansluiting op de Project Locatie Valkenburg en de nieuwe woonwijk 't Duyfrak. Ik pleit voor het maken van één inpassingsplan voor de RijnlandRoute en het gehele tracé van de HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer-buscorridor Leiden Centraal-Katwijk-Noordwijk), met aandacht voor de provinciale fietssnelweg.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Scope
A217	Ook is in het onderzoek naar externe veiligheid geen rekening gehouden met het verplaatsen van de aansluiting bij de Voorschoterweg. Aangezien het O-PIP RLR geen verbinding voorziet door de Zijlhoek naar de nieuw te maken aansluiting, is het vrachtverkeer vanuit de Voorschoterweg genoodzaakt om direct langs het woongebied 't Duyfrak te gaan om de N206 te bereiken. Dit geldt in het bijzonder voor het zandtransport vanuit de zandwinning in het Valkenburgse Meer en het vervoer van gevaarlijke stoffen van het bedrijf Jongeneel.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Externe veiligheid

Naam / nr	Zienswijze	Beantwoording
A218	Indiener maakt bezwaar tegen elke verandering in de huidige situatie, die resulteren in onder meer beperkingen of waardevermindering.	Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Grondverwerving, planschade en nadeelcompensatie.
A218	Indiener heeft met de gemeente Voorschoten afspraken gemaakt over de bouw / verplaatsing van woonhuizen. Deze zijn gelegen binnen de beschermingszone van de geboorde tunnel. Indiener verzoekt de provincie hiemeer rekening te houden, zodat er geen beperkingen optreden.	Indien de woningen op korte termijn gerealiseerd zijn, vormen zij de huidige situatie waarmee bij de realisatie van de geboorde tunnel rekening gehouden dient te worden.
A218	Indiener is verrast dat het tracé van de RijnlandRoute diens eigendom lijkt te raken. De beschermingszone van de tunnel valt over / binnen zijn eigendom	Ten opzichte van het VO-PIP is de beschermingszone een wijziging in de verbeelding. Deze komt voort uit de keuze voor een geboorde tunnel. Om te voorkomen dat externe factoren het tunneltracé schaden, zijn de beschermingszones opgenomen in de verbeelding van het O-PIP. In het PIP zijn de (on)mogelijkheden boven en direct naast het tunneltracé nader geconcretiseerd.