

## Antwoord van Gedeputeerde Staten op vragen van

A.H.K. van Viegen (PvdD)  
(d.d. 16 september 2024)

Nummer  
4128

Onderwerp  
Milieu- en natuurcompensatie Rijnlandroute Corbulotunnel

### Aan de leden van Provinciale Staten

#### *Toelichting vragensteller*

1. *Kent u het bericht 'Minder verkeer, maar meer herrie door ingebruikname N434'<sup>1</sup> en 'Opening nieuwe Corbulotunnel heeft verkeersoverlast in Leiden verplaatst van wonen aan een weiland tot wonen aan een ringweg'<sup>2</sup>?*

Antwoord  
Ja, wij zijn bekend met deze berichten.

2. *Hoe verklaart het college dat, ondanks de berekeningen van geluidsoverlast die voor de Rijnlandroute en Corbulotunnel zijn gemaakt, nu toch veel meer geluidsoverlast wordt ondervonden door omwonenden dan eerder is berekend en het dus in de praktijk anders uitpakt?*

#### Antwoord

De weg is sinds 5 juli 2024 geopend en de situatie is daarmee van het ene op andere moment veranderd voor de bewoners. Waar de omwonenden van de Churchillaan ervaren dat het rustiger is geworden, begrijpen we dat omwonenden uit de Stevenshof het geluid van de weg met verdiepte ligging als vervelend ervaren. Dit betekent nog niet dat de geluidsoverlast meer is dan berekend. Of dat zo is of niet, blijkt uit de opleveringstoets. Uit het Milieueffectrapport (m.e.r.-evaluatie) en uit de Tracébesluiten A4 en A44 volgt een verplichting om het effect van de weg achteraf te evalueren.

De m.e.r.-evaluatie zou normaal gesproken pas starten als het 3<sup>e</sup> projectdeel N206 Europaweg eind 2027 gereed is, dan is namelijk de eindsituatie van de gehele RijnlandRoute gereed. Er wordt nu bezien om dit naar voren te halen voor de N434 met de Corbulotunnel en de N206 Ir. G. Tjalmaweg (de eerste twee projectdelen van de RijnlandRoute), zodat de gegevens eind 2025 beschikbaar zijn.

---

<sup>1</sup> <https://sleutelstad.nl/2024/07/14/minder-verkeer-maar-meer-herrie-door-ingebruikname-n434/>

<sup>2</sup> <https://www.leidschdagblad.nl/regio/leiden/opening-nieuwe-corbulotunnel-heeft-verkeersoverlast-in-leiden-verplaatst-van-wonen-aan-een-weiland-tot-wonen-aan-een-ringweg/18974899.html>

Indien uit het onderzoek blijkt dat er alsnog normen worden overschreden, dan zal opnieuw een afweging moeten plaatsvinden of en op welke wijze aanvullende maatregelen mogelijk zijn.

Bij de planvorming van de RijnlandRoute zijn geluidsberekeningen gemaakt op basis van het ontwerp van de N434 zoals in het provinciaal inpassingsplan (PIP) is opgenomen. Daarbij is niet alleen rekening gehouden met de verdiepte ligging, maar ook met de omgeving. Zo is in een zone van 400 meter rondom de verdiepte ligging de geluidsbelasting berekend voor iedere afzonderlijke woning. Geluidsberekeningen zijn gebaseerd op de destijds meest actuele verkeerscijfers. De aanpak en werkwijze zijn ook vastgelegd in de akoestische onderzoeken behorende bij het PIP en als onderdeel van de beroepsprocedure ook getoetst door de Raad van State.

3. *Is er vooraf met modellen gewerkt om in de impact van het niet overdekte stuk van de tunnel op omgeving in kaart te brengen, en zo ja, hoe verhoudt die data zich met de werkelijkheid na oplevering? Hoe betrouwbaar is zo'n vooraf impact-analyse dan nog? Kunt u dit goed onderbouwd nader toelichten?*

Antwoord

Bij de planvorming van de RijnlandRoute zijn geluidsberekeningen gemaakt op basis van het ontwerp van de N434 zoals in het PIP is opgenomen. Inderdaad houdt het geluidsmodel rekening met de verdiepte ligging en de directe omgeving op het maaiveld.

We gaan onderzoeken wat de geluidseffecten zijn in vergelijking met de eerder gemaakte berekeningen. Uit de berekeningen van de planvorming volgde dat de situatie voldeed aan de wettelijke normen zonder dat aanvullende maatregelen nodig waren, met uitzondering van een geluidsschermbank ter hoogte van de A44.

Om toekomstige effecten te kunnen voorspellen zijn modellen nodig. Het destijds voor de RijnlandRoute gebruikte geluidsmodel is opgesteld door een gerenommeerd ingenieursbureau, op basis van de destijds meest actuele kennis omtrent geluidsmodellering en op basis van de toen geldende wet- en regelgeving.

4. *Welke duurzame maatregelen zouden nog genomen kunnen worden tegen de geluidsoverlast?*

Antwoord

Op dit moment is het nog te voorbarig om te speculeren over aanvullende maatregelen. Hiervoor moeten we eerst de uitkomst van de opleveringstoets afwachten.

5. *Klopt het dat de Raad van State een jaar na openstelling van de tunnel een 'opleveringstoets' zal uitvoeren? Zo ja, komt deze toets er en kunt u mogelijk aangeven wat deze toets inhoudt?*

Antwoord

De Raad van State heeft hierin geen rol. De opleveringstoets volgt uit een toezegging van de provincie gedaan tijdens de Raad van State-zitting over het PIP RijnlandRoute. Zie verder ook het antwoord onder vraag 1.

6. *Indien de toets wordt uitgevoerd, kunnen PS deze ontvangen en kunt u dan aangeven wat u met de uitkomsten hiervan gaat doen?*

Antwoord

De uitkomsten van de opleveringstoets worden gedeeld met PS.

7. *Worden er milieunormen overschreden nu de tunnel in werking is, en zo ja, welke milieunormen en welke maatregelen worden in dat geval getroffen?*

Antwoord

Er zijn op dit moment geen aanwijzingen dat milieunormen worden overschreden. Dit zou nog moeten blijken uit de opleveringstoets.

8. *Volgens onze informatie is een groot deel van de weidevogels en lepelaars in de omgeving van de Rijnlandroute verdwenen en niet teruggekomen. Kunt u aangeven wat er is gedaan om de aangetaste gebieden, waarin de weidevogels leefden, te compenseren en wat hier van de resultaten tot nu toe zijn?*

Antwoord

In het kader van de bouw van de RijnlandRoute tussen Katwijk en de A4 bij Leiden moesten effecten op natuur gemitigeerd en gecompenseerd worden. Een onderdeel hiervan was weidevogelcompensatie. Met vijf agrarische bedrijven hebben we overeenkomsten gesloten voor de realisatie van deze compensatie. De compensatie gebeurt via particulier natuurbeheer en agrarisch natuurbeheer.

9. *Onze fractie heeft meldingen ontvangen dat de recent geplante bomen langs de Corbulotunnel zijn doodgegaan. Kunt u toelichten waarom deze aanplant niet succesvol is geweest en ons informeren over de huidige status van de groencompensatie?<sup>3</sup>*

Antwoord

Mochten recent geplante bomen het niet gehaald hebben, dan worden deze vervangen. Elk jaar wordt er in het najaar een ronde gelopen om te kijken of de aanplant goed is aangeslagen. Inboeten is het vervangen van het plantmateriaal dat na aanplant niet is aangeslagen of beschadigd is geraakt. Er wordt tot drie jaar na aanplant een inboetronde gedaan. Na de aanleg van nieuwe groenprojecten kan het zijn dat aanplant niet goed aanslaat door bijvoorbeeld droogte, vorst of juist natte weersomstandigheden, doordat het is aangevreten door dieren of door wisselende waterstanden.

10. *In antwoorden op GroenLinks januari 2018 is gesteld dat 'Er wordt niet uitgegaan van aantallen bomen, omdat dit minder zegt over de ruimtelijke en ecologische kwaliteit van de beplanting die terug komt'.<sup>4</sup> Kunt u aangeven hoeveel bomen er geplant zijn en wat het effect is voor de ruimtelijke en ecologische kwaliteit van de beplanting?*

Antwoord

Bomen en begroeiing staan niet op zich, ze hebben effect op ander groen, dieren en mensen. Groencompensatie betekent daarom niet simpelweg 'één boom weg en één boom terug'. Het is een ingewikkelde puzzel, waarbij rekening gehouden moet worden met allerlei aspecten. Voor de RijnlandRoute zet de provincie zich in op volledige groencompensatie en houdt daarbij rekening met het belang van natuur, mens en dier. Ook zorgen we bij de herplant voor zoveel mogelijk variatie ten behoeve van de biodiversiteit en planten we zoveel mogelijk inheemse soorten terug. Om volledige compensatie te bereiken, werken we intensief samen met gemeenten om herplantlocaties te vinden, ook buiten de projectgrenzen van de RijnlandRoute. Ook is er nauw overleg met de bomenbond en omwonenden. Als

---

<sup>3</sup> <https://rijnlandroute.nl/groencompensatie-rijnlandroute-van-start/>

<sup>4</sup> <https://pzh.notubiz.nl/document/11236259/1/3351+ANTWOORDEN+Statenfractie+GroenLinks+Bomencompensatie+++natuurcompensatie+van+wege+aanleg+Rijnlandroute>

provincie hebben we uit de bomencompensatie aan de kant van de Oostvlietpolder een dierenvoedselbos ondersteund. Er is ruim 22 hectare gekapt, waarvan zo'n 14 hectare aan herplant inmiddels is gerealiseerd. De resterende 8 hectare worden deels komend plantseizoen aangeplant en deels na de realisatie van het 3<sup>e</sup> projectdeel Europaweg N206 van de RijnlandRoute.

Er wordt niet specifiek ingegaan op aantallen, omdat de aantallen afhangen van de plantmaat; wordt er in een kleine plantmaat geplant, dan komen er meer bomen per 100m<sup>2</sup> (en wordt er op termijn gedund). Ook hebben we verschil gemaakt tussen struiken, boomvormers (dit zijn kleine, jonge bomen en struiken die uiteindelijk tot een grote volwassen boom en grote struiken kunnen uitgroeien), en bomen. Op de RijnlandRoute zijn voornamelijk boomvormers geplant. De boomvormers vormen de gewenste gelaagdheid in de beplanting die zowel zichtwering biedt voor omwonenden als een interessante habitat voor vogels en andere dieren.

11. *Hoe wordt de ruimtelijke en ecologische kwaliteit gemonitord? Kunt u dit goed onderbouwd nader toelichten?*

Antwoord

Er wordt gemonitord of de gecompenseerde beplanting is aangeslagen na 3 jaar. Als dat het geval is, wordt door de gekozen (inheemse) struik- en boomsoorten de gewenste ruimtelijke en ecologische kwaliteit van de beplanting na verloop van tijd behaald. Na de inboetperiode van drie jaar ligt de verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de beplanting bij de betreffende beheerder (o.a. gemeenten).

12. *In dezelfde antwoorden op vragen van GroenLinks is gesteld dat 'significante aantasting van natuur compensatie-plichtig is als deze behoort tot het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Bij compensatie daarvan krijgt de uitgevoerde compensatie in normale gevallen ook weer de status van NNN.' Kunt u aangeven of, en zo ja welke, gebieden compensatie-plichtig waren?*

Antwoord

In het PIP was binnen het plangebied van de RijnlandRoute geen gerealiseerde Ecologische Hoofd Structuur (EHS) aanwezig en daarmee geen aantasting van het NNN. Wel lag er vanuit provinciaal beleid een wens voor het ontwikkelen van een Ecologische Verbindingszone (EVZ) door de Oostvlietpolder en bij knooppunt Ommedijk. Deze wens is meegenomen in de realisatie van de RijnlandRoute. Nabij Vlietland is een schakel van een ecologische verbinding in de vorm van een watergang met natuurvriendelijke oevers gerealiseerd. Deze verbinding loopt dwars door de Oostvlietpolder en verbindt zo Vlietland met park Cronesteyn. Onder de Europaweg wordt hiertoe een faunapassage gerealiseerd. Bij de A44 is een ontbrekende schakel gerealiseerd door middel van een faunapassage onder de snelweg. Samen met het eoduct over de afrit en het groen langs de Rijksstraatweg is dit een belangrijke nieuwe schakel in de ecologische verbinding die het gebied Lentevreugd in de duinen verbindt met landgoed De Horsten in Wassenaar. De planologische begrenzing van deze NNN-verbinding is in procedure gebracht, zodat deze verbinding wordt opgenomen in omgevingsplannen en in ruimtelijke verordeningen en ook dusdanig wordt beschermd. De verbinding bij de Oostvlietpolder is nog niet gereed.

13. *Indien ja, hoe zijn deze NNN-gebieden gecompenseerd?*

Antwoord

Zie reactie vraag 12.

Den Haag, 22 oktober 2024

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,



secretaris,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

voorzitter,

mr. A.W. Kolff