



©2007 Manon Vonk

Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland
www.behoudrijnland.nl

Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland

Witte Singel 54, 2311 BL Leiden. E: info@behoudrijnland.nl; I: <http://www.behoudrijnland.nl/> giro 3057721 t.n.v. Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland. KvK Rijnland nr 28 11 42 54

Leiden/Voorschoten, maandag 28 januari 2008.

Aan de raden en burgemeesters en wethouders van alle Holland-Rijnlandgemeenten,
Aan Provinciale en Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland,
Aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal,
Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat,
Aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Aan de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
Aan de Minister van Economische Zaken,
Aan de Minister van Financiën

betreft: ons commentaar op de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) van DHV voor de RijnlandRoute “*RijnlandRoute Structurerend element in de As Leiden Katwijk*”

L.S.!

Inleiding

Deze brief bevat ons commentaar op de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) van DHV voor de RijnlandRoute “*RijnlandRoute Structurerend element in de As Leiden Katwijk*”.

Ons commentaar heeft vooral betrekking op de zogenaamde “externe effecten” van de onderscheiden 8 alternatieve tracé’s voor de RijnlandRoute (hoofdstuk 6 van de MKBA). Vooral ook deze effecten dienden volgens de stuurgroep RijnlandRoute een belangrijke rol te spelen bij de keuze van een voorkeurstacé.

Voorafgaand aan ons commentaar op hoofdstuk 6 geven we hieronder eerst:

- ons commentaar op de eerste hoofdstukken van de MKBA.

Daarna gaan we in op:

- de vraag of de MKBA voldoet aan de OEI-systematiek,
- het begrip “externe effecten” en de weging daarvan in de MKBA.

Ons commentaar op de eerste hoofdstukken van de MKBA

In de eerste hoofdstukken van de MKBA valt op, dat een deugdelijke beschrijving en analyse van de huidige en mogelijke toekomstige problemen **nog altijd ontbreekt**. Ook hoofdstuk 3 “Verkeersanalyse” voorziet niet in een probleemstelling, maar geeft eigenlijk alleen de resultaten van een aantal berekeningen.

De raming van de investeringskosten van de verschillende alternatieve tracé’s (€ 325.000.000 à € 850.000.000) en de raming van de kosten van beheer en onderhoud in hoofdstuk 5 zijn - ook met behulp van bijlage 8 - **oncontroleerbaar**. Wel is bijvoorbeeld duidelijk, dat de aanpassingen die volgens p. 21 van de MKBA nodig zijn aan andere infrastructuur¹ (zodat het verkeer in alle gevallen “goed kan worden verwerkt”) ten onrechte niet zijn meegenomen als kostenpost.

Tegenover de **enorme kosten** die met aanleg, beheer en onderhoud van de RijnlandRoute zijn gemoeid staat (volgens p. 23 van de MKBA) slechts een “winst” van 0,5-1,0 minuten per gemiddelde verplaatsing” (zie voor het zeer beperkte reistijdverlies per auto in de ochtend- en avondspits ook tabel 7 op p. 22). Kennelijk voelden de opstellers van de MKBA zich daar ook ongemakkelijk onder, want zij ‘pompen’ deze **minieme tijdwinst** ‘op’ door (op p. 23) te benadrukken dat het hier wel gaat om “ongeveer 250.000 verplaatsingen (...) in een periode van 4 uur” en door dit alles ook te “totaliseren” over een periode van 30 jaar tot “grote bedragen aan maatschappelijke ‘winst’”.

Voldoet de MKBA aan de OEI-systematiek?

De opstellers van de MKBA erkennen (op p. 26), dat er volgens de OEI-leidraad² naast de projectalternatieven tevens een **nulalternatief** dient te worden opgesteld. Het nulalternatief is in de MKBA echter niet uitgewerkt, maar komt volgens de opstellers (op p. 7) in de MKBA wel “impliciet (...) aan de orde”. De MKBA omschrijft het nulalternatief als “de situatie in 2020 zónder dat er een RijnlandRoute wordt aangelegd”.

De “Leidraad voor kosten-batenaanlyse” (het in 2000 door de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Economische Zaken uitgegeven hoofdrapport van het Onderzoeksprogramma Economische Effecten Infrastructuur) omschrijft het nulalternatief (op p. VI) echter als “een combinatie van de beste andere aanwending van middelen en de best mogelijke andere oplossingen voor knelpunten”. Volgens die Leidraad is het nulalternatief “dus iets anders dan ‘niets doen’ en het is ook niet ‘bestaand beleid’. Per situatie moet worden nagegaan wat het beste alternatief is voor het project. Soms is uitvoering van een ander, veel kleiner project het beste alternatief, soms is het voordeliger het knelpunt niet met infrastructuur te verkleinen maar door ander beleid. Ook uitstel van het project is vaak een relevant alternatief; dit kan worden meegenomen als een variant”. Op p. 28 waarschuwt de “Leidraad” ook, dat “ernstige overschatting van de rentabiliteit (dreigt) als het nulalternatief te mager wordt ingevuld”.

Ook de “Aanvulling op de Leidraad OEI” (“OEI in het Besluitvormingsproces”; in december 2004 opgesteld door het Directoraat-Generaal Personenvervoer en de Dienst Weg- en Waterbouwkunde van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat) vermeldt (op p. 17), dat het nulalternatief “uitgaat van de best mogelijke alternatieve besteding van de projectmiddelen”.

De definitie van het nulalternatief in het MKBA is dus **onjuist**. Het nulalternatief kan niet simpelweg omschreven worden als “de situatie in 2020 zónder dat er een RijnlandRoute wordt aangelegd”. Volgens de “Leidraad” had nagegaan moeten worden wat het beste alternatief is voor de RijnlandRoute, of de uitvoering van een ander, veel kleiner project niet het beste alternatief is, of de eventuele problemen niet met ander beleid dan de aanleg van infrastructuur verminderd kunnen worden en of uitstel van de RijnlandRoute geen relevant alternatief is.

¹ de aanpassing van de kruispunten N11/Burgemeester Smeetsweg, N206/N441 en N206/Molentuinweg, de aanpassing van de aansluiting Voorburg op de A12, vergroting van het aantal rijstroken in het knooppunt van de RijnlandRoute op de A4 en in het knooppunt van de RijnlandRoute op de A44

² De overheid heeft een leidraad opgesteld voor het maken van kosten baten analyses, de OEI leidraad. OEI staat voor Overzicht Effecten Infrastructuur. De toepassing van deze leidraad is verplicht bij grote projecten van de overheid.

De MKBA vermeldt hier echter helemaal niets over. Dat is op zijn minst verbazingwekkend, omdat de bouwstenen voor een nulalternatief voor het oprapen liggen. Bouwstenen voor een nulalternatief hadden immers gevonden kunnen worden in de bijlage bij onze brief van 9 september 2005 over een eerdere DHV-studie naar de RijnlandRoute³. In de bijlage van onze brief van 9 september 2005 noemden wij een hele range van maatregelen, van maatregelen die vrijwel meteen genomen kunnen worden (de Lammebrug niet meer in de spits openen) tot maatregelen die op wat langere termijn genomen kunnen worden (zoals het doortrekken van de Churchillaan met een aquaduct onder Vliet door en de aanleg van fiets-/voetgangerstunneltjes). Ook uit de bijlagen van het eerdere DHV-rapport waren tot op zekere hoogte bouwstenen voor een nulalternatief te halen.

Al met al moet de conclusie luiden, dat de MKBA niet aan de OEI-systematiek voldoet.

Het begrip “externe effecten” en de weging daarvan in de MKBA

Het begrip “externe effecten” staat in de MKBA duidelijk apart van de “directe effecten” en de “indirecte effecten”. Bij de “directe effecten” gaat het in de MKBA om de (waardering van de) toegenomen bereikbaarheid en alle kosten die gemaakt moeten worden om de RijnlandRoute daarvoor aan te leggen en te onderhouden. Bij de “indirecte effecten” gaat het om extra werkgelegenheid of extra vestigingsplaatsen voor bedrijven.

Voor de RijnlandRoute hebben de opstellers van de MKBA de wereld dus even beperkt tot infrastructuurkosten, bedrijvigheid en (de bereikbaarheid van) werkgelegenheid. De effecten van de weg op ons aller leefomgeving vallen daar per definitie buiten. Daarom worden ze ook “extern” genoemd; ze horen er in dat wereldje eigenlijk niet bij.

Voor elke normaal mens horen die zogenaamde “externe effecten” er wèl helemaal bij; ze raken hem direct en indirect. Hij (m/v) wil misschien wel sneller met zijn auto op zijn werk zijn, maar hij heeft het er wellicht niet voor over dat de wereld daardoor onveiliger wordt voor zijn ouders en zijn kinderen, dat daarvoor schaarse natuur moet worden opgeofferd of dat zijn dorp daarvoor doormidden gesneden moet worden. Zijn wereld is groter dan infrastructuurkosten en bereikbaarder geworden werkgelegenheid en meer bedrijvigheid.

Daarom is ook belangrijk hoe de MKBA is omgegaan met het besluit van de stuurgroep RijnlandRoute op 11 november 2004 om bij de beoordeling van verschillende alternatieven (behalve aan “verkeer en vervoer”) ook een groot gewicht toe te kennen aan “natuur en landschap” en aan “milieu en leefbaarheid” (zie p. 26 van de “Verkenning”). Mede op basis daarvan moest het volgens de “Verkenning” namelijk mogelijk zijn “te komen tot een advies voor een voorkeustracé”.

Wie de MKBA hierop naslaat komt wat de weging van aspecten betreft (op p. 28) de volgende (even teleurstellende als schaamteloze) passage tegen: “De wegingsfactoren conform de ‘beslisnotitie verkenning RijnlandRoute’ komen terug in de volgorde van de MKBA eindtabel. De wegingsfactoren zijn **niet gebruikt als weging**, maar om de volgorde van de criteria in de eindtabel van de MKBA te bepalen. Een criterium met een hoge wegingsfactor komt hierdoor bovenin de tabel te staan. Het volledig kwantificeren en moneteriseren van de effecten is op dit moment niet noodzakelijk, gezien de eisen vanuit het MIRT”.

Dan kunnen we er dus alleen nog op hopen dat de beschrijving van de “externe effecten” aan minimale kwaliteitseisen voldoet. Om dat te beoordelen gaan we hieronder paragraafgewijze in op hoofdstuk 6 van de MKBA.

Ons commentaar op hoofdstuk 6 van de MKBA

³ “Studie naar de effecten van een nieuwe of verbeterde wegverbinding in de corridor A4-A44-Katwijk”

6.1 Luchtkwaliteit

De paragraaf over luchtkwaliteit in de MKBA (p. 32 e.v.) opent uiterst merkwaardig en zorgwekkend. Eerst wordt opgemerkt dat “het verkennende luchtkwaliteitsonderzoek” een reële inschatting moet geven van “de mate waarin er problemen in relatie tot het Besluit Luchtkwaliteit (Blk 2005) te verwachten zijn”, maar onmiddellijk daarop volgt de bewering dat “een volwaardige toetsing aan het BLK 2005 (in dit stadium van de ontwikkeling van de Rijnlandroute) niet mogelijk en niet relevant (is)”, maar dat “het gekozen alternatief (in de toekomst) wel aan het Blk 2005 moeten worden getoetst”.

De bewering, dat een volwaardige toetsing aan het Besluit Luchtkwaliteit nu (niet mogelijk en) niet relevant is, wordt overigens niet onderbouwd. Verder biedt deze bewering de mogelijkheid om nu een tracé te kiezen dat straks mogelijk niet voldoet aan de eisen die het Besluit Luchtkwaliteit stelt. Dat lijkt ons een onaanvaardbare werkwijze.

De MKBA vermeldt (op p. 35 en 36) zelf al, dat voor het luchtkwaliteitsonderzoek is gewerkt met

- (deels grove) schattingen (van de verkeersintensiteiten, van de uitstoot per voertuig en de uitstoot uit een tunnel bijvoorbeeld) en ook met
- “een aantal aannames”, die “onder invloed van toekomstige ontwikkelingen (kunnen) wijzigen”.

De MKBA erkent (op p. 38) wat betreft het luchtkwaliteitsonderzoek dan ook, dat “er nogal wat onzekerheden” zitten “aan het modelleren van de verkeerssituatie voor 2020” (wat betreft “de voorspellingen van verkeerscijfers, emissies per voertuig of de achtergrondconcentraties”, maar ook wat betreft “de ontwikkelingen binnen de wetgeving”). Op de ‘voorspelling’ van de verkeersintensiteiten gaan we hieronder in, onder het kopje “geluid”.

Alle aannamen, schattingen en onzekerheden in hun luchtkwaliteitsonderzoek en ook hun eigen bewering, dat een volwaardige toetsing aan het Besluit Luchtkwaliteit nu nog niet mogelijk is, hebben de opstellers van de MKBA er toch niet van weerhouden om zowel voor NO₂ als voor PM₁₀ vrijwel overal de conclusie te trekken, dat “geen overschrijding van de (...) grenswaarde uit het Blk 2005 (wordt) verwacht”. Aan deze conclusies kan dus weinig waarde worden gehecht.

6.2 Geluid

Ook aan het aspect “geluid” in de MKBA kan weinig waarde worden gehecht. **Ten eerste** vermeldt de MKBA (op p. 40) zelf al, dat de geluidseffecten van de aanleg van de RijnlandRoute slechts “op beperkte schaal” zijn onderzocht en dat er alleen is gekeken “naar geluidgevoelige bestemmingen in de nabijheid van de verschillende alternatieven”. Naar geluidsgevoelige bestemmingen⁴ verder weg van de alternatieven is niet “gekeken”. Bovendien vermeldt de MKBA (op p. 41), dat “er (...) in dit onderzoek geen aandacht (is) besteed aan saneringslocaties” en dat “eventuele eerder vastgestelde hogere waarden (...) eveneens niet (zijn) onderzocht”. Zelfs de vraag of de aanleg van de RijnlandRoute de geluidsbelasting op de Churchillaan zou verminderen wordt in de MKBA niet beantwoord. Terecht heeft de MKBA het (op p. 47) dan ook over “dit globale akoestisch onderzoek”.

Ten tweede zijn de verkeersintensiteiten die gebruikt zijn voor de berekening van de geluidseffecten onbetrouwbaar. Voor een onderbouwing van deze stelling zij het ons vergund u korthedshalve te verwijzen naar onze brief van 16 januari jl. met ons commentaar op de nut-en-noodzaaknotitie van de provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland over de RijnlandRoute (i.h.b. verwijzen wij u naar de passage in die brief over “**de omvang en de modal split van de dagelijkse verplaatsingen**”⁵).

⁴ (zoals woningen, scholen, ziekenhuizen, verpleeghuizen e.d.)

⁵ Ons commentaar hield in, dat in de nut-en-noodzaaknotitie geen feitelijke informatie staat over de ontwikkeling van de hoeveelheid autoverkeer en ook niet over de ontwikkeling van de modal split, dat de notitie ook geen inzicht geeft in de herkomst en de bestemming van de verplaatsingen, dat daarin geen enkele onderbouwing wordt gegeven voor de bewering dat de autonome groei van het autoverkeer zich onverminderd zal voortzetten, dat daarin geen aandacht wordt besteed aan de vraag of de Leidse agglomeratie zo'n groei van het autoverkeer wel aankan en dat informatie over het aandeel openbaar vervoer en langzaam verkeer ontbreekt in de notitie.

6.3 Veiligheid

De MKBA maakt zich veel te gemakkelijk af van de effecten van de RijnlandRoute op de verkeersveiligheid. De (veel te simpele) redenering (op p. 48) houdt namelijk in, dat de verschillende tracé's van de RijnlandRoute alleen zijn opengesteld voor het autoverkeer (en dat die tracé's - op een enkele kanttekening na - dús veilig zijn) en dat al het kruisende langzaam verkeer ongelijkvloers wordt afgewikkeld (en dat dat kruisende verkeer dús veilig is). Ten onrechte wordt alleen de aansluiting van de RijnlandRoute op de "Knoop Leiden West" als "knelpunt in de verkeersveiligheid" genoemd en de aansluiting op de A4 niet.

Voor het bepalen van de verkeersintensiteit (en de veiligheid) op het stedelijke wegennet hanteert de MKBA de Churchilllaan als "indicator". De (overigens oncontroleerbare) conclusie daarvan luidt, dat de verschillende tracé's voor de RijnlandRoute zich niet onderscheiden wat betreft de effecten op de verkeersveiligheid op het stedelijke wegennet.

Dit is in verschillende opzichten een dubieuze conclusie. Ten eerste maakt de MKBA niet duidelijk of de verkeersveiligheid voor kwetsbare groepen (jongere en oudere voetgangers en (brom)fietsers) op het stedelijk wegennet "effectief (wordt) **verbeterd**", terwijl de opstellers dat (op p. 48) toch zelf als beoordelingsbasis noemen. Ten tweede kan de Churchilllaan (als te ontlasten route) natuurlijk nooit als "indicator" voor het héle stedelijke wegennet gebruikt worden. Met zijn aansluitingen op het stedelijke wegennet zal de RijnlandRoute het mogelijk maken om meer verkeer tegelijk vanaf de RijnlandRoute de Leidse agglomeratie binnen te brengen. De vraag is dus hoe de verkeersveiligheid daardoor in de hele agglomeratie zal veranderen. Die vraag wordt door de MKBA echter niet beantwoord. De **positieve** scores die alle tracé's krijgen voor hun effect op de verkeersveiligheid worden in de MKBA niet verantwoord.

6.4 Natuur en landschap

De opstellers van de MKBA geven blijk van weinig kennis van natuur en landschap van het plangebied. Dat de meeste alternatieven voor de RijnlandRoute in het voormalige 'vloedbergingsgebied' van de Oude Rijn liggen, blijft geheel onvermeld. Daardoor is er in de MKBA ook geen enkele aandacht voor het van oorsprong wijdse en boomloze karakter van dit landschap dat nog tot in de negentiende eeuw regelmatig overstromd werd. Van de polders in het vloedbergingsgebied wordt ten onrechte alleen de Ommedijkse polder genoemd.

Het meest gênante voorbeeld van hun gebrek aan kennis van het plangebied leveren de opstellers van de MKBA met hun beschrijving van Vlietland (op p. 52). Daar staat: "Natuurgebied de Vlietlanden is een van de weinige laagveengebieden in Nederland dat niet is ingepolderd. Het veen is daardoor niet ingeklonken en hierdoor ligt het gebied hoger dan de omgeving". Die passage blijkt letterlijk overgeschreven van de beschrijving van "de Vlietlanden" tussen Vlaardingen en Maasland (!) op de site van Natuurmonumenten met natuurgebieden in Zuid-Holland (<http://www.natuurmonumenten.nl/natmm-internet/natuurgebieden/zuid-holland/~vlietlanden.htm>).

De opstellers van de MKBA etaleren hun gebrek aan kennis van het landschap ook met hun opmerking (op p. 52), dat "de strandwallen en strandvlakten (zullen) versnipperen door de aanleg van het nieuwe tracé". Bedoeld wordt tracé 4, door de Ruijgelaanse en Zonneveldspolder en de Ommedijkse polder ten zuiden van het Valkenburgermeer. Ook dit tracé ligt echter niet in het strandwallenlandschap, maar - zoals hierboven al vermeld - in het vloedbergingsgebied van de Oude Rijn (zie ook de gedetailleerde kaart die Pruissers (Rijks Geologische Dienst) heeft gemaakt van het strandwallenlandschap in dit gebied).

De beschrijving van de effecten van de verschillende tracé's op "**beschermde soorten**" is ver onder de maat. De opstellers vermelden alleen het aantal soorten vogels en vaatplanten dat is gevonden "in de omgeving" van een bepaald tracé. Gegevens over andere gewervelden en over ongewervelden ontbreken. Niet vermeld wordt wat de bron, de kwaliteit en de actualiteit van de gevonden gegevens is en wat tot "de omgeving" van een tracé gerekend is.

Gezien de vermelde aantallen vogelsoorten gaat het zeker niet alleen om broedvogels, maar kennelijk ook om soorten die overtrokken en/of al dan niet tijdelijk “in de omgeving” van een (bestaand of toekomstig) tracé verbleven. De opstellers hebben verder ook geen onderscheid gemaakt tussen bosvogels en weidevogels, terwijl de verstoringafstanden bij de laatste categorie (broedvogels) toch veel groter zijn.

Welke rol de vaatplanten hebben gespeeld bij de beschrijving van de effecten blijft onduidelijk. Als een bepaald tracé een plek waar de soorten staan niet vernietigt of de water- en mesthuishouding niet verandert, valt er al helemaal geen effect op vaatplanten te verwachten.

De opstellers erkennen (op p. 54) “de eenvoudige aard van de uitgevoerde analyses”. Ze vermelden ook, dat “niet duidelijk is om welke specifieke organismen het gaat”, dat “het ene organisme (...) gevoeliger (is) dan het ander” en dat “niet alleen de versnippering of vernietiging van habitat, maar ook verstoring veroorzaakt door beweging en geluidshinder, (...) enkele negatief effecten op de organismen (kunnen) hebben”. Toch beperken hun “analyses” zich ertoe een tracé een negatiever score te geven naarmate er meer soorten “in de omgeving” van een tracé zijn “gevonden”. Dat is echter een onaanvaardbare werkwijze, met een waardeloos resultaat.

Voor een conclusie, dat de verschillende varianten van het Korte-Vliettracé in het stedelijk gebied wat betreft natuur en landschap beter zullen scoren dan alle tracé’s door het landelijk gebied (tabel 20 op p. 55), hadden de “analyses” in de MKBA overigens niet uitgevoerd hoeven worden.

6.5 Doorsnijding en barrièrewerking

De MKBA maakt niet duidelijk wat wordt bedoeld met de begrippen “doorsnijding en barrièrewerking”. Dit zijn echter geen vanzelfsprekende begrippen. Wat voor de ene diersoort een barrière is hoeft dat voor een andere diersoort nog niet te zijn. De MKBA vermeldt (op p. 56) slechts, dat “de bepaling van de effecten op doorsnijding en barrièrewerking heeft plaatsgevonden op basis van het principe van bundeling” en dat er daarbij vanuitgegaan is “dat de effecten van doorsnijding afnemen op het moment dat de RijnlandRoute naast of over bestaande infrastructuur wordt aangelegd”. Een navolgbare beschrijving van de gehanteerde methoden ontbreekt echter geheel in de MKBA. Zo wordt in de MKBA niet vermeld hoe de omvang van “barrièrewerking” is bepaald en hoeveel de “doorsnijding” zou “afnemen” indien de RijnlandRoute “naast of over bestaande infrastructuur wordt aangelegd”.

6.6 Ruimtelijke ordening

De MKBA beperkt de ruimtelijke-ordeningseffecten tot het aantal panden dat naar schatting gesloopt zou moeten worden voor de aanleg van verschillende tracé’s van de RijnlandRoute en tot “een beschrijving van de bekende recreatieve voorzieningen die hinder ondervinden” van de weg. Andere mogelijke ruimtelijke-ordeningseffecten (zoals verstedelijkingsrisico’s waar men dat niet wil) blijven geheel buiten beschouwing.

De schatting van het aantal te slopen woningen is oncontroleerbaar. Volgens de gemeente Voorschoten ziet de MKBA de sloop van de woningen aan de Hofweg over het hoofd.

6.7 Cultuurhistorie

De opstellers van de MKBA erkennen, dat het bij het bepalen van de mogelijke effecten op de cultuurhistorische waarden om “een eerste verkenning” gaat, onder meer omdat het cultureel erfgoed op het ter beschikking gestelde kaartmateriaal slechts “op hoofdlijnen (...) in beeld is gebracht”. Ook de vermelding (op p. 60), dat de kans om op archeologische sporen te stuiten “op het gehele tracé (...) klein of redelijk tot groot” is en dat nader onderzoek tot andere conclusies zou kunnen leiden, geeft weinig vertrouwen in de scores in de MKBA. Dat geldt al evenzeer voor het feit, dat de MKBA dezelfde score hanteert voor een situatie waarin het effect “onbekend” is als voor een situatie waarin de weg “geen invloed” heeft. In de eindtabel (28 op p. 64) wordt dit onderscheid ten onrechte zelfs niet meer vermeld.

De MKBA vermeldt niet, dat het gehele landelijk gebied van Wassenaar, Voorschoten en Leidschendam (tussen de Vliet en de duinen) eind vorig jaar is aangewezen als het grootste beschermde dorpsgezicht van Nederland. De opstellers van de MKBA erkennen de nationaal belangrijke waarde van dit gebied. Ze vermelden echter niet, dat de zuidelijke tracé's daar vlak langs zouden komen te liggen, maar gebruiken daarvoor (op p. 61) de misleidende formulering, dat het tracé "in de nabijheid van dit gebied" komt te liggen.

Onbegrijpelijk is waardoor de alternatieven door Voorschoten (die een grove aantasting zouden betekenen van Ter Wadding, Berbice en Allemansgeest) wat betreft de effecten op de "historische waarde" niet veel slechter scoren dan de Korte-Vliettracé's (die dergelijke historische waarden niet zouden raken).

Onze samenvattende conclusies over hoofdstuk 6 en 7 van de MKBA

- Gezien alle aannamen, (deels grove) schattingen en onzekerheden in het luchtkwaliteitsonderzoek kan weinig waarde worden gehecht aan de conclusie in de MKBA, dat zowel voor NO₂ als voor PM₁₀ "geen overschrijding van de (...) grenswaarde uit het Blk 2005 (wordt) verwacht".
- Gezien het beperkte karakter van het geluidsonderzoek, het feit dat er alleen maar is gekeken "naar geluidgevoelige bestemmingen in de nabijheid van de verschillende alternatieven" (en niet naar de geluidsbelasting op de Churchillaan), gezien de onbetrouwbaarheid van de verkeersintensiteiten die zijn gebruikt voor de berekening van de geluidseffecten, kan ook aan het aspect "geluid" in de MKBA weinig waarde worden gehecht.
- Omdat de RijnlandRoute het met zijn aansluitingen op het stedelijke wegennet mogelijk zal maken om meer verkeer tegelijk de Leidse agglomeratie binnen te brengen en omdat het de vraag is hoe de verkeersveiligheid daardoor in de hele agglomeratie zal veranderen, hanteert de MKBA de Churchillaan ten onrechte als "indicator" voor het bepalen van de verkeersintensiteit (en de veiligheid) op het stedelijke wegennet.
- De MKBA maakt verder ook niet duidelijk of de verkeersveiligheid voor kwetsbare groepen (voetgangers en (brom)fietsers) op het stedelijk wegennet ook werkelijk effectief wordt verbeterd. De positieve scores die alle tracé's krijgen voor hun effect op de verkeersveiligheid worden in de MKBA niet verantwoord.
- De opstellers van de MKBA geven blijk van weinig kennis van natuur en landschap van het plangebied. Het meest gênante voorbeeld daarvan wordt gevormd door de beschrijving van het "natuurgebied de Vlietlanden" in de MKBA.
- Wat de effecten op soorten betreft beperkt de MKBA zich ten onrechte tot vogels en vaatplanten. Ook omdat niet vermeld wordt wat de bron, de kwaliteit en de actualiteit van de gevonden gegevens is en wat tot "de omgeving" van een tracé gerekend is, is de werkwijze om een tracé een negatiever score te geven naarmate er meer soorten "in de omgeving" van een tracé zijn "gevonden" onaanvaardbaar en levert deze werkwijze een waardeloos resultaat op.
- Voor een conclusie, dat de verschillende varianten van het Korte-Vliettracé in het stedelijk gebied wat betreft natuur en landschap beter zullen scoren dan alle tracé's door het landelijk gebied (tabel 20 op p. 55), hadden de "analyses" in de MKBA niet uitgevoerd hoeven worden.
- Omdat de MKBA niet duidelijk maakt wat wordt bedoeld met de begrippen "doorsnijding en barrièrewerking" en een navolgbare beschrijving van de gehanteerde methoden daarin geheel ontbreekt, kan aan de "barrièrewerking" en mate van "doorsnijding" in de MKBA geen betekenis worden gehecht.
- De MKBA beperkt de ruimtelijke-orderingseffecten ten onrechte tot een (oncontroleerbare) schatting van het aantal panden dat gesloopt zou moeten worden voor de aanleg van verschillende tracé's van de RijnlandRoute en tot een beschrijving van de "bekende" recreatieve voorzieningen die "hinder" van de weg zouden ondervinden. Andere mogelijke ruimtelijke-orderingseffecten (zoals verstedelijkingsrisico's waar men dat niet wil) blijven in de MKBA ten onrechte geheel buiten beschouwing.
- Omdat het bij het bepalen van de mogelijke effecten op de cultuurhistorische waarden om "een eerste verkenning" gaat (op basis van beperkt kaartmateriaal) en ook omdat nader onderzoek ook volgens de opstellers van de MKBA tot andere conclusies zou kunnen leiden en ze een misleidende formulering voor de ligging van de zuidelijke tracé's ten opzichte van het (nationaal en internationaal belangrijke) landelijk gebied eraan hanteren, is er weinig reden om de scores in de MKBA te vertrouwen (ook al

niet omdat de MKBA dezelfde score hanteert voor een situatie waarin het effect “onbekend” is als voor een situatie waarin de weg “geen invloed” heeft; een onderscheid dat in de eindtabel (28 op p. 64) ten onrechte niet meer wordt vermeld).

Eindconclusie

- Anders dan de opstellers van de MKBA (op p. 1) menen wij op grond van het bovenstaande, dat “op basis van de MKBA” géén “voorkeursalternatief, of voorkeursalternatieven (kan) worden bepaald”. Een verantwoorde keuze was op basis van deze MKBA namelijk niet mogelijk. Des te zorgelijker uiteraard, dat de Stuurgroep RijnlandRoute op 30 oktober jl. (geheel buiten de gemeentelijke en provinciale volksvertegenwoordiging om!) op basis van deze MKBA toch een voorkeurstracé heeft gekozen.

Graag bereid tot nadere toelichting op dit commentaar en met vriendelijke groet en hoogachting namens de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (www.behoudrijnland.nl),

W.J. ter Keurs, J.R. van Leeuwen en E. Meelis

CC AB en DB van de regio Holland Rijnland