



©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 4 februari 2008.

KABINET!

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat,
Ir. C.M.P.S. Eurlings,
Postbus 20901,
2500 EX Den Haag.

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

Excellentie!

Bij brief van 18 januari jl. deden wij u ons commentaar toekomen op de nut-en-noodzaaknotitie van de provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland over de RijnlandRoute “*RijnlandRoute Verbinding van belang*”. De conclusie van ons commentaar luidde, dat de notitie niet voldoet aan de meest elementaire eisen die daaraan gesteld mochten worden.

In die brief kondigden wij aan dat wij in een aparte brief commentaar zouden geven op de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) van DHV voor de RijnlandRoute “*RijnlandRoute Structurerend element in de As Leiden Katwijk*”. Dat commentaar treft u hierbij aan + een persbericht daarover.

Wij hebben ons commentaar toegespitst op **hoofdstuk 6 van de MKBA** “Externe effecten”. Daarbij gaat het om de effecten van de verschillende alternatieve tracé’s van de RijnlandRoute op de leefomgeving s.l..

Op **de eerste 5 hoofdstukken** hebben we slechts summier commentaar gegeven. We memoreren hier slechts enkele punten daaruit:

- Opvallend genoeg ontbreekt het in de MKBA nog steeds aan een deugdelijke probleemstelling.
- De investeringskosten van de verschillende alternatieve tracé’s zijn nog steeds oncontroleerbaar en waarschijnlijk onderschat.
- Tegenover de enorme kosten voor de RijnlandRoute staat volgens de MKBA slechts een minieme “winst” van 0,5-1,0 minuten per gemiddelde verplaatsing” (tijdens de ochtend- en avondspitsperiode!).

Van groot belang is, dat het **“nulalternatief”** in de MKBA onjuist wordt gedefinieerd, namelijk als “de situatie in 2020 zonder dat er een RijnlandRoute wordt aangelegd”. In de OEI-systematiek wordt echter benadrukt, dat het nulalternatief iets anders is dan ‘niets doen’ of ‘bestaand beleid’; het gaat daarentegen om de best mogelijke alternatieve besteding van projectmiddelen, bijvoorbeeld door uitvoering van een ander, veel kleiner project. In het onderhavige geval had het nulalternatief kunnen (en moeten) bestaan uit een combinatie van maatregelen op de bestaande N206-route. In de MKBA wordt echter geen nulalternatief uitgewerkt. Daardoor voldoet de MKBA dus, anders dan de opstellers menen, niet aan de OEI-systematiek.

Over de beschrijving en analyse van de **“externe effecten”** in de MKBA kunnen we kort zijn. Die kan zelfs de toets van de lichtste kritiek niet doorstaan. Een verantwoorde keuze tussen de verschillende alternatieve tracés is op basis daarvan niet mogelijk. Desondanks heeft de stuurgroep RijnlandRoute eind vorig jaar op basis van deze MKBA wèl een voorkeurstracé gekozen. Wij vinden dat “onverantwoord” en “zorgwekkend”, omdat die keuze is gemaakt op basis van een rapport dat niet deugt en bovendien geheel buiten de meest betrokken gemeenteraden om.

Al met al zouden wij het terecht vinden dat u niet meewerkt aan een beleid met - zowel inhoudelijk als procedureel - een dermate groot gebrek aan kwaliteit.

Wij zouden het zeer op prijs stellen óók ons commentaar op de MKBA binnenkort nader mondeling bij u te mogen toelichten.

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