



©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 3 maart 2008.

Aan de Randstedelijke Rekenkamer,
Teleportboulevard 110,
1043 EJ Amsterdam.

betreft: het rechtmatig, doelmatig en doeltreffend functioneren van de provincie Zuid-Holland m.b.t. de RijnlandRoute

L.S.!

Het is ons bekend,

1. dat u het rechtmatig, doelmatig en doeltreffend functioneren van de provincies Flevoland, Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland onderzoekt en dat u daarbij ook toetst of de provincies de verplichtingen nakomen die zij zijn aangegaan en
2. dat u voor de provincie Zuid-Holland heeft onderzocht hoe Provinciale Staten (PS) hun rol uitoefenen bij de kaderstelling, sturing, controle en verantwoording van grote projecten (“Grip op grote projecten provincie Zuid-Holland”).

Het is ons ook bekend, dat PS in maart 2006 de “Procedureregeling grote projecten Zuid-Holland” hebben vastgesteld (een regeling die PS moet helpen om bij grote projecten gestructureerd kaders te stellen en te controleren) en dat deze procedureregeling op dit moment van toepassing is op één groot project, de RijnlandRoute.

Wij zijn van mening, dat er alle reden is om te onderzoeken of Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland (GS) m.b.t. de RijnlandRoute tot nu toe rechtmatig, doelmatig en doeltreffend hebben gehandeld en i.h.b. of GS hun verplichtingen aan PS en andere relevante partijen wel zijn nagekomen.

Weliswaar is er in PS al vóór het in werking treden van de procedureregeling een paar keer in algemene termen gediscussieerd over nut en noodzaak van de RijnlandRoute, maar niet op basis van een specifieke probleemanalyse voor deze weg. Bovendien heeft de keuze van de alternatieven die zouden worden onderzocht geheel buiten PS plaatsgevonden. Hetzelfde geldt voor de daaropvolgende keuze van het voorkeurs tracé. Er zijn overigens alleen maar RijnlandRoute tracés¹ onderzocht; onderzoek van andersoortige alternatieven (conform de “zevensprong van Verdaas¹”) is althans niet gepubliceerd.

In de “Verkenning RijnlandRoute - Samenvattende rapportage van de uitkomsten” van 17 april 2005 ontbreekt een deugdelijke “probleemanalyse”, hoewel u dat voor de “initiatiefase” expliciet noemt als één van de “voorbeelden van relevante informatie voor PS” en “een noodzakelijke voorwaarde voor een goede kwaliteit van besluitvorming door PS”. Ook in de nut-en-noodzaaknotitie van de provincie Zuid-Holland en de Regio Holland Rijnland “RijnlandRoute Verbinding van belang” van 22 november 2007 ontbreekt een dergelijke “probleemanalyse” echter.

Behalve w.b. de (overigens oncontroleerbare) kosten van aanleg en onderhoud zijn de scores van de “directe”, “indirecte” en “externe” effecten niet of nauwelijks of onjuist onderbouwd en bijgevolg ook niet of nauwelijks onderscheidend in de Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse (MKBA) “RijnlandRoute Structurerend element in de As Leiden Katwijk” van de provincie van oktober 2007.

Bovendien ontbreekt in de MKBA het zgn. “nulalternatief”, hetgeen in strijd is met de OEI-systematiek. De “Leidraad voor kosten-batenaanlyse” omschrijft het nulalternatief 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’. De “Leidraad” waarschuwt, dat “ernstige overschatting van de rentabiliteit (dreigt) als het nulalternatief te mager wordt ingevuld”². De MKBA voor de RijnlandRoute omschrijft het nulalternatief desondanks als “de situatie in 2020 zónder dat er een RijnlandRoute wordt aangelegd”.

Toch is op basis van dit rapport - geheel buiten PS en de meest betrokken gemeenteraden om en vóór de publicatie van de MKBA - een voorkeursalternatief gekozen.

GS zijn van plan geld uit te geven - en proberen nu ook geld van het rijk vrij te los te krijgen - voor een zeer dure weg (van een half miljard à een miljard euro) die de problemen niet oplost en veel schade doet, terwijl kosteneffectievere oplossingen niet eens onderzocht zijn. Er kan ons inziens dus niet worden volgehouden, dat de geplande “uitgaven van de provincie economisch zo gunstig mogelijk uitgevoerd” zullen zijn (er is dus geen sprake van efficiëntie) en ook niet dat geplande “uitgaven van de provincie het beoogde effect” zullen hebben (er is dus ook geen sprake van effectiviteit).

Het hoeft - gezien dit alles - dan ook geen verwondering te wekken, dat de (conform artikel 1.6 van de procedureregeling) aangewezen rapporteur zijn functie heeft neergelegd. Sindsdien wordt deze functie voor de RijnlandRoute niet meer vervuld.

¹ een meer verantwoorde ruimtelijke ontwikkeling (punt 1 Verdaas), beprijzingsmaatregelen en/of vervoersmanagement (punt 2 en 3 Verdaas), optimalisatie van het openbaar vervoer en/of het langzaam verkeer (punt 4 Verdaas), benutting en/ of aanpassing van de bestaande infrastructuur (punt 5 en 6 Verdaas), aantonen van nut en noodzaak van de RijnlandRoute (punt 7 Verdaas)

² Volgens de MKBA is de netto contante waarde van alle alternatieven overigens negatief en gaat het om een reistijdwinst van “0,5-1,0 minuten per gemiddelde verplaatsing”.

Daarom **verzoeken** wij u te onderzoeken of Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland (GS) m.b.t. de RijnlandRoute tot nu toe rechtmatig, doelmatig en doeltreffend hebben gehandeld en of zij i.h.b. hun verplichtingen aan PS, de meest betrokken gemeenten en bewoners en hun organisaties wel zijn nagekomen.

Daarbij is van belang in hoeverre de provincie en GS i.h.b. zich bij hun handelen in deze werkelijk merkbaar hebben laten leiden door algemene beginselen van behoorlijk bestuur, i.h.b. ook door het motiveringsbeginsel. Hierbij gaat het met name ook om de vraag of de provincie adequaat is omgegaan met de kritiek die van verschillende kanten is geleverd op de eind vorig jaar gepubliceerde maatschappelijke kosten-batenanalyse en nut-en-noodzaaknotitie voor de RijnlandRoute. Wij doelen daarbij onder meer op:

- ons commentaar d.d. 16 januari jl. op de nut-en-noodzaaknotitie,
- ons commentaar d.d. 28 januari jl. op de maatschappelijke kosten-batenanalyse,
- het commentaar van TNO op de nut-en-noodzaaknotitie en de maatschappelijke kosten-batenanalyse (brief “Contraexpertise MKBA Rijnlandroute en Nut- en noodzaaknotitie” d.d. 31 januari jl.; ref. 08.34.15/B042/ALG/JS/BLC van de afdeling Mobiliteit en Logistiek van TNO) en
- de beoordeling van de maatschappelijke kosten-batenanalyse door Witteveen + Bos (brief “second opinion MKBA Rijnlandroute” d.d. 8 februari jl.; referentie VST16-1-P/meev/005).

Zulk onderzoek lijkt ons van groot belang voor “het verbeteren van het functioneren van het provinciaal bestuur (...) en de daarmee verbonden organen en het versterken van de publieke verantwoording” (hetgeen u tot uw missie rekent).

Uiteraard zullen wij u op uw verzoek onmiddellijk van alle relevante stukken voor uw onderzoek in deze voorzien. Grotendeels kunt u die stukken ook al vinden op onze website www.behoudrijnland.nl.

Graag bereid tot nadere toelichting op ons verzoek, met vriendelijke groet en hoogachting namens de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland,

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

CC