



©2007 Manon Vosk

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

Insprektekst van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland over de RijnlandRoute bij agendapunt 2a (**Maatschappelijk Kosten - en Batenanalyse en Nut - en Noodzaaknotitie Rijnlandroute**) van de vergadering van de Statencommissie Mobiliteit, Kennis en Economie op woensdagavond 11 juni 2008 in het provinciehuis in Den Haag.

De tekst is uitgesproken zonder de omkaderde gedeelten, maar uitgedeeld met de omkaderde gedeelten

Goedenavond! Mijn naam is Evert Meelis en ik spreek hier namens de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland.

Om meteen maar met de deur in huis te vallen: in de RijnlandRoute-discussie zet u vanavond (en vooral de 25^e!) uw **geloofwaardigheid** op het spel, collectief en individueel.

Wat is er immers aan de hand? Toen er van verschillende kanten kritiek kwam op de oorspronkelijke maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) voor de RijnlandRoute, heeft een aantal van u krachtig aangedrongen op een **onafhankelijke beoordeling** van de MKBA en de kritiek daarop.

U heeft dat oordeel niet aan de eerste de beste gevraagd, maar juist aan dé instantie die ook van déze provincie het rechtmatig, doelmatig en doeltreffend functioneren onderzoekt en die tevens toetst of ook deze provincie haar verplichtingen nakomt. Ik doel natuurlijk op de Randstedelijke Rekenkamer (www.randstedelijke-rekenkamer.nl).

Uw verzoek aan de Rekenkamer kwam het provinciebestuur tot twee keer toe (!) op forse kritiek te staan.

1. **nl. kritiek van de Rekenkamer op de oorspronkelijke MKBA:**

- De Rekenkamer vond, dat daarin onvoldoende was aangetoond dat er een nieuwe weg nodig is.
- De Rekenkamer vond ook, dat die MKBA niet voldeed aan de rijksrichtlijnen.
- De Rekenkamer beschouwde vooral het ontbreken van het nulalternatief als "een tekortkoming".
- De Rekenkamer begreep niet waarom het nulplusalternatief (een "ingrijpende verbetering van het bestaande tracé") niet in de afweging was betrokken.
- Volgens de Rekenkamer was het eigenlijk niet mogelijk om op basis van die MKBA een voorkeurstracé voor de RijnlandRoute te bepalen.
- De Rekenkamer gaf u dan ook in overweging om aan GS te vragen om een aangevulde of bij voorkeur een herziene MKBA die wel zou voldoen aan de richtlijnen.

2. **en opnieuw niet mis te verstane kritiek van de Rekenkamer op de (nauwelijks) herziene MKBA:**

- Ook de Rekenkamer constateert, dat de 'herziene' MKBA nauwelijks veranderd is.
- De Rekenkamer vindt, dat ook deze MKBA weer niet aan de richtlijnen voldoet.
- De Rekenkamer vindt ook, dat het nulalternatief in deze MKBA weer niet voldoet aan de OEI-systematiek, omdat er weer geen alternatief pakket van maatregelen is opgenomen om de verkeersproblematiek aan te pakken.
- Omdat het voorkeursalternatief er op deze manier veel te voordelig uitkomt, vindt de Rekenkamer het "onwenselijk" het nul- en nulplusalternatief pas in de mer-fase te onderzoeken.
- De Rekenkamer **adviseert** u dan ook **1.** de 'herziene' MKBA niet vast te stellen, **2.** pas over een voorkeursalternatief te besluiten als het nul(plus)alternatief goed is uitgewerkt en **3.** GS opnieuw om een herziene MKBA te vragen die wel voldoet aan de richtlijnen.

Die kritiek (van de Rekenkamer) komt er immers kort en goed op neer, dat óók de 'herziene' MKBA weer niet aan de eisen voldoet, vooral omdat het nul- en nulplusalternatief daarin weer niet naar behoren zijn uitgewerkt. De Rekenkamer **adviseert** u dan ook **1.** deze 'nieuwe' MKBA niet vast te stellen, **2.** niet over het voorkeursalternatief te besluiten en **3.** GS opnieuw om een deugdelijk herziene MKBA te vragen.

De vraag is hoe u daarmee omgaat. Daarmee is **uw geloofwaardigheid** in het geding. Als u **eerst** zèlf vraagt om het oordeel van een onafhankelijke instantie die uw functioneren onderzoekt (en dat ook wil verbeteren) en als u dat oordeel **vervolgens** naast u neerlegt; dan zou u alleen maar laten zien dat argumenten voor u niet tellen en dat de RijnlandRoute er volgens u *hoe dan ook* moet komen, *nodig of niet nodig!*

De gedeputeerde heeft vorige week in het Leidsch Dagblad gezegd, dat hij - wat het nul(plus)alternatief betreft - van plan is de Rekenkamer “op zijn wenken te bedienen”, alleen niet in de MKBA, maar in de milieu-effectrapportage. Daarmee bedient hij de Rekenkamer echter zeker niet op zijn wenken, want de Rekenkamer noemt die gang van zaken namelijk “**onwenselijk**”.

En daarin heeft de Rekenkamer volkomen gelijk. Het nulalternatief (d.w.z. “de best mogelijke alternatieve besteding van de projectmiddelen”) hoort namelijk in de MKBA te worden meegenomen. De OEI-Leidraad geeft daar ook een heel goede inhoudelijke reden voor: “ernstige overschatting van de rentabiliteit (dreigt) als het nulalternatief te mager wordt ingevuld”.

De zogenaamde “trechtering” waar telkens sprake van is hoort dus plaats te vinden op basis van een MKBA **mèt** nul(plus)alternatief. **Daar moet het nul(plus)alternatief als voorkeur uit kunnen komen!**

U denkt toch niet, dat u **vele honderden miljoenen van het rijk** los zult krijgen als u van tevoren niet eens serieus heeft laten onderzoeken of de problemen ook goedkoper, sneller, beter en zonder al die omgevingsschade kunnen worden opgelost!

Er zijn overigens nog méér uitstekende redenen om de MKBA te herzien:

- a. De gehanteerde **uitgangspunten** over bevolking en werkgelegenheid, over de groei van het autoverkeer en het aandeel van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer in de verplaatsingen zijn **irreëel**¹.
- b. De **kosten** van het voorkeurstracé zijn nog steeds ernstig **ònderschat**.
- c. De **reistijdwinsten** zijn - zelfs als je ze bij elkaar optelt en ze over een periode van honderd jaar bij elkaar optelt - nog steeds **marginaal èn onbetrouwbaar** (onbetrouwbaar, omdat de A4 bij alle varianten van de RijnlandRoute overbelast zal zijn).
- d. Ook volgens de ‘herziene’ MKBA zijn de **indirecte economische effecten** (werkgelegenheid of het aantrekken van additionele vestigingsplaatsen voor bedrijven) nog steeds **niet te bepalen**. Ook de ‘herziene’ MKBA erkent dat met zoveel woorden en wijdt er dan ook geen hoofdstuk aan.
- e. De beschrijving van **de effecten op de leefomgeving** voldoet nog steeds niet aan **minimale kwaliteitseisen**.

Wij raden u tenslotte af **het advies (d.d. 6 juni jl.) van het verzamelde bedrijfsleven** te volgen. Dat advies komt er kortweg immers op neer, dat u weliswaar niet voorbij kunt gaan aan het oordeel van de Rekenkamer (waar u zèlf om gevraagd heeft!), maar dat u het wel naast u neer kunt leggen, omdat “bezwaar- en beroepsprocedures (...) in dit stadium niet aan de orde (zijn)”, omdat “PS (...) niet (hoeven) te vrezen voor juridische consequenties”. Dat lijkt ons een oproep tot onbehoorlijk bestuur, dat u maar niet moet opvolgen. U blijft immers een motiveringsplicht houden. De argumenten van het bedrijfsleven zijn overigens ook nu weer **uiterst vaag** (de RijnlandRoute zou bijdragen aan “een duurzame en concurrerende economische topregio”) en de oproep tot een hoogwaardige inpassing heeft een **schaamteloos vrijblijvend** karakter. Deels is zo’n inpassing onmogelijk (een geboorde tunnel mèt aansluitingen bijvoorbeeld) en deels zal een dergelijke inpassing de kosten zeer verhogen (een verdiepte Tjalmaweg en N11 bij de Stevenshof bijvoorbeeld).

Dank voor uw aandacht!

¹ De bevolking in de regio groeit niet meer; door nieuwe woningbouw worden de inwoners alleen anders verdeeld over de regio, er is een structureel overschot in de kantorensector; beprijzing zal zijn effect hebben op de groei van het autoverkeer en het aandeel van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer is veel groter dan waarmee de RijnlandRoutestudies hebben gerekend.