



©2007 Manon Vouk

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

Inspreektekst van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland over haar visie op - en bezwaren tegen - de zesde partiële herziening van het streekplan Zuid-Holland West 2003, As Leiden Katwijk en de daarbij behorende planMER tijdens de hoorzitting As – Leiden – Katwijk op vrijdag 21 november 2008 in de Uiterwaardenzaal.

Goedenmiddag! Mijn naam is Wim ter Keurs en ik spreek hier namens de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland. Ik zal me hier beperken tot een aantal korte statements die opgevat kunnen worden als commentaar op de streekplanherziening en de Nota van beantwoording (die we - evenals de uitnodiging voor deze hoorzitting - pas zeer laat ontvangen hebben). In de tekst die ik aan de griffier gegeven heb gaan we wat dieper op een aantal zaken in.

De statements:

1. Wat nut en noodzaak van Nieuw Valkenburg betreft zal de provincie veel meer dan tot nu toe rekening moeten houden met een zich stabiliserend en zelfs licht afnemend aantal inwoners in Zuid-Holland, dat in de komende 30 jaar ook niet of nauwelijks meer zal toenemen. Ook in Holland Rijnland is de bevolkingsgroei tot stilstand gekomen. Dat de bevolking van Holland Rijnland vanaf 2010 weer flink zal toenemen, is zeer onwaarschijnlijk.
2. Wat de behoefte aan bedrijventerreinen betreft maakt ook de Nota nog steeds niet aannemelijk, dat de veronderstelde enorme toename van het aantal arbeidsplaatsen in het Bio Science Park werkelijk tot de mogelijkheden behoort. Ook in de nota ontbreekt een beschouwing over het realiteitsgehalte van de veronderstelde groei van de oppervlakte kantoorruimte in de regio en de toename van de oppervlakte bedrijfsterreinen.
3. Verdubbeling van de Tjalmaweg is niet onlosmakelijk verbonden met de aanleg van de RijnlandRoute ten oosten van de A44. Ook volgens minister Eurlings en de Raad van State is fasering mogelijk.
4. De RijnlandRoute zorgt niet voor een robuuste oostwestverbinding, maar voor overbelasting van de (verbrede) A4 en een aantal andere wegen. Daarom zal de RijnlandRoute de bereikbaarheid ook niet verbeteren. De Nota maakt verder ten onrechte niet duidelijk hoe de RijnlandRoute de veiligheid van de verkeersdeelnemers in Leiden zelf beïnvloeden.
5. Een tweede halte van de RijnGouweLijn bij Nieuw Valkenburg is weliswaar een verbetering, maar zeker nog niet voldoende. Dat de RijnGouwelijn slechts een openbaar-vervoersaandeel van 15% met zich meebrengt, is zeer zorgwekkend. De provincie heeft daar kennelijk geen boodschap aan.
6. Het adagium 'eerst bewegen, dan bouwen' moet ook gelden voor de aanleg van voorzieningen voor het langzaam verkeer. Daarom is veel meer aandacht nodig voor fietsverbindingen voor het woon-werkverkeer en andere belangrijke dagelijkse relaties.
7. Zonder enig bewijs beweert de Nota, dat de ontwikkeling van de locatie Valkenburg grote positieve gevolgen zal hebben voor de waterhuishouding. De provincie moet de resultaten van het onlangs gestarte onderzoek naar de bodemverontreiniging in de bouwlocatie Valkenburg z.s.m. publiceren en daarbij aangeven wat het kost om de verontreinigingen daar te saneren en hoe effectief dat zal zijn.
8. Bij echt serieuze aandacht voor de inpassing van de RijnlandRoute zal blijken, dat het N11w-tracé bij de A44, in Voorschoten en ook de zogenaamde 'parallelstructuur' bij de A4 niet of nauwelijks behoorlijk in te passen zijn. Dat brengt de haalbaarheid van de plannen in de streekplanherziening in het geding.
9. De provincie maakt niet beoordeelbaar welke natuur- en landschapsdoelen met de ecologische verbindingzone en de groene bufferzone moeten worden gediend en maakt ook niet beoordeelbaar of die

voorzieningen wel doelmatig zijn. Dat geeft een erg vrijblijvend karakter aan de natuur- en landschapsdoelen van de provincie.

10. In de korte tijd die resteerde voor de “*extra aanvulling op de planMER*” blijken de opstellers ook geen eigen onderzoek naar de natuurwaarden te hebben gedaan. De “*ecologie*” blijft dus onderbelicht.
11. De Nota gaat ten onrechte geheel voorbij aan onze opmerking, dat een beoordeling van de effecten op het woon- en leefmilieu in Voorschoten ontbreekt in het planMER.
12. Ook al was dat volgens de MKBA voor de RijnlandRoute niet mogelijk, toch komt het planMER (zonder enig nieuw onderzoek en zonder enige nieuwe onderbouwing) met een (overigens onnavolgbare) beoordeling van de effecten van de verschillende planalternatieven op “de agrarische sector”, “de bedrijventerreinen” en “recreatie en toerisme”.

Toelichting:

- Ook uit de Nota blijkt niet, *“dat de woningbouwopgave van Holland Rijnland en voor Valkenburg nog eens kritisch is bezien in het licht van de zich stabiliserende bevolking en de toenemende vergrijzing in Holland Rijnland”*. Zo’n kritische bezinning is echter wel nodig. De bevolking van Holland Rijnland is in de afgelopen vijf jaar (van 2002 tot 2007) met een 0,5% toegenomen (en in het laatste jaar vrijwel niet meer gegroeid). Gaat de provincie er nu echt nog steeds vanuit, dat de bevolking van Holland Rijnland vanaf 2010 weer flink zal toenemen (elke vijf jaar zelfs met meer dan 3%)? Dan zal toch deugdelijk gemotiveerd moeten worden waarop een dergelijke verwachting is gebaseerd.
- Wat de behoefte aan bedrijventerreinen betreft verantwoordt ook de Nota niet waarop de behoefte is gebaseerd aan *“een goed bereikbare (top)locatie voor bedrijven met een hoogwaardige huisvestingsvraag”* met bedrijfspanden met *“veelal een kantoorachtige uitstraling en een grote zichtbaarheid”*, *“geschikt voor internationale, nationale en regionale bedrijven”* met *“het Bio sciencecluster in Leiden”* als *“één van de doelgroepen die zich op Valkenburg zou kunnen vestigen”* (waarop de fasering van de uitgifte ook afgestemd zou moeten worden).

Ook de Nota maakt nog steeds niet aannemelijk, dat de veronderstelde enorme toename van het aantal arbeidsplaatsen in het Bio Science Park werkelijk tot de mogelijkheden behoort. Ook in de nota ontbreekt een beschouwing over het realiteitsgehalte van de veronderstelde groei van de oppervlakte kantoorruimte in de regio en de toename van de oppervlakte bedrijfsterreinen en de in het verlengde daarvan veronderstelde groei van de werkgelegenheid.
- Anders dan de Nota van beantwoording beweert, is de verdubbeling van de Tjalmaweg niet onlosmakelijk verbonden met de aanleg van de RijnlandRoute ten oosten van de A44. Volgens minister Eurlings hoort ook een fasering tot de mogelijkheden en ook de Raad van State heeft in recente uitspraken de verdubbeling van de Tjalmaweg genoemd als alternatief voor de hele RijnlandRoute (omdat de aanleg daarvan nog helemaal niet zeker is).
- Anders dan de Nota beweert, zal de RijnlandRoute ook niet voorzien in een robuuste oostwestverbinding. De RijnlandRoute zal namelijk leiden tot overbelasting van de (dan verbrede) A4.
- Dat de RijnGouweLijn bij Nieuw Valkenburg een tweede halte krijgt (zoals de Nota stelt), is weliswaar een verbetering, maar nog zeker niet voldoende. De RijnGouweLijn ligt nog steeds te veel aan de rand van die locatie en de bebouwingsdichtheid in de nieuwe locatie is veel te laag (slechts 24 woningen per hectare). Dat de bebouwingsdichtheid bij de haltes 60 woningen per hectare bedraagt, leidt de aandacht af van het feit dat het daarbij gaat om slechts 15% van alle geplande woningen.
- Expliciete aandacht voor fietsverbindingen in het kader van het woon-werkverkeer en andere belangrijke dagelijkse relaties ontbrak in de ontwerp-herziening en ook in de Nota. Dat er *“tussen de locatie Valkenburg en de omliggende kernen (...) goede en directe fietsverbindingen -zowel utilitair als recreatief- (zullen) moeten worden gerealiseerd”*, vinden wij een te onverbindelijke uitspraak. Daar zal op zeer korte termijn in moeten worden voorzien. Het adagium ‘eerst bewegen, dan bouwen’ dient ook te gelden voor de aanleg van voorzieningen voor het langzaam verkeer, zeker omdat het ook volgens de MKBA vooral gaat om korte-afstandsverplaatsingen.
- Het zou de provincie sieren als ze niet alleen maar algemene geruststellende uitspraken deed over de bodemverontreiniging in de bouwlocatie Valkenburg, maar als ze ook de resultaten van het onlangs gestarte bodemonderzoek in de locatie Valkenburg zou publiceren en als ze daarbij zou aangeven wat het kost om de verontreinigingen daar te saneren.
- De Nota stelt dat *“in de rapportage van de Randstedelijke Rekenkamer (...) wordt erkend dat de nut en noodzaak van een Rijnlandroute voldoende zijn aangetoond”*. Dat is een volstrekt misleidende weergave van de adviezen van de Rekenkamer. Die vond juist dat de noodzaak van een nieuwe weg onvoldoende was aangetoond en dat het op basis van de MKBA niet mogelijk was een voorkeurstracé te bepalen. De Rekenkamer adviseerde u in tweede instantie dan ook de ‘herziene’ MKBA niet vast te stellen, pas over een voorkeursalternatief te besluiten als het nul(plus)alternatief goed is uitgewerkt en GS opnieuw om een herziene MKBA te vragen die wel voldoet aan de richtlijnen.
- Omdat de onderbouwing van nut en noodzaak van de RijnlandRoute ook in de ontwerp-herziening weer schromelijk tekortschiet, vroegen we GS ons commentaar op de Verkenning, de Nut-en-noodzaaknotitie en de MKBA voorde RijnlandRoute te beschouwen als behorend tot onze visie op de voorliggende ontwerp-herziening. Tot onze verbijstering stelt de Nota dat *“ons niet geheel duidelijk (is)”* wat dat commentaar inhield. Zo’n reactie lijkt ons van een kinderachtigheid, een provinciebestuur onwaardig.

- De Nota vindt het niet nodig, dat het streekplan *“in detail ingaat op de inpassing van het N11west tracé in het stedelijk gebied van Voorschoten en/of het poldergebied nabij de Stevenshof”*. Wij vinden dat wel degelijk nodig, omdat wij verwachten dat dan zal blijken dat het N11w-tracé bij de A44, in Voorschoten en ook de zogenaamde ‘parallelstructuur’ bij de A4 niet of nauwelijks behoorlijk in te passen zijn. Dat brengt de haalbaarheid van de plannen in de streekplanherziening in het geding.
- Wij blijven al met al bij ons bezwaar tegen het geheel van beleidsuitspraken van structurerende elementen en kernpunten in de ontwerp-herziening en de consequenties daarvan voor de plankaart, voor zover van toepassing op de in onze visie met bijlage besproken aspecten van de locatie Valkenburg, de RijnGouweLijn en de RijnlandRoute.
- De Nota gaat op een uiterst selectieve wijze mee om met onze opmerking dat wij *“grote moeite (hebben) met de manier waarop de verschillende planalternatieven zijn ontwikkeld en in het verlengde daarvan ook met de planalternatieven zelf”*. De Nota gaat in het geheel niet in op ons bezwaar,
 - a. dat de representativiteit van de deelnemers aan de werkgroepen die de alternatieven hebben *“bekeken”* twijfelachtig is,
 - b. dat een gestructureerde vorm van kritisch en constructief ‘tegedenken’ kennelijk niet is georganiseerd,
 - c. dat de planalternatieven in hun hoofdonderdelen veel te veel op elkaar lijken; dat het veeleer varianten dan alternatieven zijn,
 - d. dat de opmerking in het planMER dat *“de planalternatieven (...) wel voldoende onderscheidend (zijn)”* nergens wordt onderbouwd,
 - e. dat ook nergens behoorlijk wordt verantwoord waarom juist deze planalternatieven zijn ontwikkeld en gepresenteerd,
 - f. dat de planalternatieven voor de streekplanherziening op essentiële punten afwijken van de RijnlandRoute-alternatieven die in de MKBA zijn onderzocht waardoor de planalternatieven daar dus ook niet goed mee vergeleken kunnen worden en
 - g. last but not least, dat de verschillende gekozen volksvertegenwoordigingen veel te weinig met dit proces te maken hebben gehad wat eens te meer bijzonder weinig legitimiteit aan de ontwikkelde planalternatieven geeft.
- Anders dan wij, vindt de Nota helemaal niet dat de ‘zachte’ doelen (op het gebied van natuur en landschap bijvoorbeeld) *“systematisch heel vaag en onbeoordeelbaar zijn geformuleerd en dat de beoordeling van het bereiken van de doelen in het planMER grotendeels onmogelijk is”*. De Nota vindt die doelen juist wel concreet zijn weergegeven, omdat *“De PEHS (...) in de herziening (is genoemd) met minimale breedte en vormgeving”* wat ook geldt voor *“andere landschappelijke doelen zoals de robuuste groene bufferzone, die minimaal 300 ha groot moet zijn en een gemiddelde breedte moet hebben van 500 meter”*. Hier worden duidelijk doelen en middelen door elkaar gehaald. De maten (en de niet genoemde kwaliteit van de voorzieningen) zijn natuurlijk geen doelen, maar moeten de (niet genoemde) doelen dienen. Door onbeoordeelbaar te laten welke natuur- en landschapsdoelen met de voorgestelde voorzieningen moeten worden gediend en door onbeoordeelbaar te laten of die voorzieningen wel doelmatig zijn geeft de provincie een erg vrijblijvend karakter aan haar natuur- en landschapsdoelen.
- In onze visie op het planMER schreven we, dat het begrip *“bereikbaarheid”* slecht, d.w.z. veel te vaag gedefinieerd wordt in het planMER, dat het planMER ook *“geen woord (wijdt) aan de overbelasting van de A4 (en delen van de A44) bij alle alternatieven van de RijnlandRoute en ook niet aan de aanzienlijke toename van het verkeer op verschillende straten in Leiden noch ook aan de overbelasting van delen van de bestaande N206-route bij verschillende RijnlandRoute-alternatieven”* en dat ook *“nergens wordt uitgelegd hoe dat is meegewogen bij het beoordelen van het verbeteren van de bereikbaarheid”*. In de Nota staat, dat *“uitspraken over overbelasting op de A4 (...) niet (behoren) tot de scope van deze planMER”* en dat dit ook geldt *“voor de toename van verkeer in verschillende straten in Leiden”*. Maar dan is het veronderstelde grote positieve effect van alle planalternatieven op het verbeteren van de bereikbaarheid ook van geen enkele waarde.
- Dat er met de Commissie MER is afgesproken *“dat er een passende beoordeling moet komen voor de natura 2000 gebieden”*, doet niets af aan onze kritiek dat *“de paragraaf over ecologie in de planMER (...) buitengewoon mager is”* en dat duidelijk is, *“dat de opstellers van de planMER zelf geen onderzoek hebben gedaan naar de natuurwaarden”*. In de korte tijd die resteerde voor de *“extra aanvulling op de planMER”* blijken de opstellers ook geen eigen onderzoek naar de natuurwaarden te hebben gedaan.
- In onze visie op het planMER schreven we, dat wij het *“ronduit kwalijk”* vonden, *“dat de effecten van alle planalternatieven op de “waterbeheersing”, de “waterveiligheid” en de “waterkwaliteit” als positief worden beoordeeld door daarbij de effecten van grotendeels nog onbekende of ongespecificeerde en óók*

nog niet op hun tijdigheid, effectiviteit (en kosten!) onderzochte verbeteringsmaatregelen mee te rekenen". Wij noemden dat 'jezelf rijk rekenen'. En wij wezen erop, de opstellers dezelfde werkwijze hebben gehanteerd bij de beoordeling van de effecten op "de bodemkwaliteit" in Nieuw Valkenburg, omdat het planMER daarover zonder enige beschouwing over kosten en effectiviteit van de bodemsanering in Nieuw Valkenburg beweerde dat "de nieuwbouwontwikkeling in Nieuw Valkenburg (...) een positief effect (heeft) op de bodemverontreiniging, doordat deze locatie volledig zal worden gesaneerd".

Ook de Nota beweert weer, dat de ontwikkeling van de locatie Valkenburg "grote gevolgen (heeft) voor de waterhuishouding in positieve zin" ook nu weer zonder enig inzicht te geven in de tijdigheid, de effectiviteit en de kosten van eventuele verbeteringsmaatregelen en ook nu weer zonder enige beschouwing over kosten en effectiviteit van de bodemsanering in Nieuw Valkenburg.

- In onze visie op het planMER schreven we, dat het "toch ook voor provincie beschamend (moet) zijn dat RijnGouwelijk slechts een openbaar vervoersaandeel van 15% met zich meebrengt". De Nota reageert hierop slechts met de opmerking "Zienswijze ter kennisgeving aangenomen". De provincie maakt zich - anders dan wij - kennelijk geen zorgen over zo'n beperkte bevordering van het openbaar vervoer na zulke omvangrijke investeringen daarin. Dat wekt op zijn minst verbazing.
- In onze visie op het planMER schreven we, dat het feit dat "de verschillende planalternatieven (...) volgens het planMER geen relevant effect (hebben) op de "verkeersveiligheid" (...) vooral (lijkt) te worden veroorzaakt door een zeer enge opvatting van het begrip "verkeersveiligheid" (die vooral verbeterd zou worden "door de kwetsbare verkeersdeelnemers fysiek te scheiden van het doorgaande autoverkeer"). In onze visie op het planMER wezen wij erop, dat deze definitie "geheel voorbij(gaat) aan het feit, dat de verkeersdeelnemers in het bestaande stedelijk gebied veel moeilijker te scheiden zijn en dat het dus de vraag is hoe de verschillende planalternatieven de veiligheid van de verkeersdeelnemers in Leiden zelf beïnvloeden. Die vraag wordt in het planMER echter niet gesteld, laat staan beantwoord". Ook hierop reageert de Nota slechts met "Opmerking voor kennisgeving aangenomen". Kennelijk interesseert het de provincie niet hoe de verschillende planalternatieven de veiligheid van de verkeersdeelnemers in Leiden zelf beïnvloeden, terwijl daar toch zeer veel, zo niet de meeste verkeersdeelnemers terecht komen.
- De Nota gaat geheel voorbij aan onze opmerking, dat "een beoordeling van de effecten op het woon- en leefmilieu in Voorschoten (...) ten onrechte (ontbreekt) in het planMER". De Nota besteedt ook geen aandacht aan onze opmerking "dat het planMER erg gemakzuchtig omgaat met de aspecten "geluidshinder" en "luchtkwaliteit" en dat "visuele hinder" en "barrièrewerking" wel genoemd, maar niet besproken worden". In weerwil van de beoordeling door de Commissie MER blijven wij dan ook bij onze opvatting, dat "dit planMER géén "volwaardige plaats" (geeft) aan het milieu bij de besluitvorming over de streekplanherziening", dat het "ook niet "voldoende informatie" daarvoor (biedt)" **en dat** "de kwaliteit van het planMER ver onder de maat" is, "niet alleen door de grotendeels onnavolgbare en dubieuze beoordeling van het doelbereik en de milieu-effecten, maar zeker ook door de oningevulde leemten".
- De Nota besteedt ook geen enkele aandacht aan onze opmerking, dat "het planMER (dat geen enkel nieuw onderzoek en geen enkele nieuwe onderbouwing laat zien) ook niet serieus genomen (kàn) worden in zijn (overigens ook weer onnavolgbare) beoordeling van de effecten van de verschillende planalternatieven op "de agrarische sector", "de bedrijventerreinen" en "recreatie en toerisme"" (terwijl de MKBA voor de RijnlandRoute toch stelt, "dat de zogenaamde "indirecte effecten" van de RijnlandRoute (zoals werkgelegenheid en het aantrekken van bedrijven) niet te bepalen zijn").