



©2007 Mason 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

Leiden/Voorschoten, woensdag 28 januari 2009.

AANTEKENEN!

Aan Gedeputeerde Staten Van Zuid-Holland,
Postbus 90602, 2509 LP Den Haag.

Betreft: zienswijze startnotitie milieueffectrapportage RijnlandRoute (**PZH-2008-1099370**)

Geacht College,

Wij hebben kennisgenomen van hierboven bedoelde startnotitie en daarop het volgende commentaar.

Procedureel

Initiatiefnemer en bevoegd gezag

In de startnotitie staat (meteen al op p. 8), dat “*de provincie Zuid-Holland (...) zowel initiatiefnemer als bevoegd gezag*” is. Dat lijkt ons een minder wenselijke situatie, ten eerste omdat met name Gedeputeerde Staten tot nu toe niet bepaald gevoelig bleken voor kritiek op de in hun opdracht uitgevoerde studies en verder ook omdat de provincie zelf een inpassingsplan wil opstellen en daarmee de gemeenten in feite al buiten spel heeft geplaatst.

Wij vinden het ook merkwaardig dat Provinciale Staten zelf geen verantwoordelijkheid nemen voor het vaststellen van de richtlijnen, maar dit hebben “*gemandateerd aan de directeur van de Directie Groen, Water en Milieu (DGWM)*” (startnotitie, p. 34).

Gefaseerde aanpak van het MER

In de startnotitie staat (op p. 35), dat het MER “*in een gefaseerde aanpak (zal) worden opgesteld. In de eerste fase zal nader onderzoek plaatsvinden naar de meest maatgevende en onderscheidende effecten. Deze zullen bij de start van de eerste fase worden vastgesteld. Op basis van de*

onderzoekresultaten zullen haalbare varianten worden bepaald voor verdere uitwerking”. En “in de tweede fase worden de haalbare varianten nader uitgewerkt en op alle in hoofdstuk 5 genoemde effecten nader beoordeeld”.

Wij achten dit een te riskante aanpak. Als in de eerste fase nog niet verder uitgewerkte varianten worden onderzocht, bestaat er een aanzienlijke kans dat “*de meest maatgevende en onderscheidende effecten*” (en de kosten) daarbij niet boven tafel komen. Twee voorbeelden:

- Een verdere uitwerking van **de aansluitingen van de RijnlandRoute op de A44** (ook op kaart!) zou duidelijk kunnen maken, dat er tussen de Maaldrift en de Stevenshof niet of alleen met de grootste moeite een ecologische verbinding en een voldoende ruime bufferzone te realiseren is.
- Ook de verschillende mogelijkheden van **de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4** zouden in de eerste fase (ook op kaart!) al verder uitgewerkt moeten worden om “*de meest maatgevende en onderscheidende effecten*” boven tafel te krijgen. In de startnotitie staat (op p. 17), dat “*ook de aansluiting op de A4 (...) nader onderzoek (behoeft)*” en dat “*de aansluiting (...) onder andere (kan) worden vormgegeven door een parallelstrook naast de A4*”. Daarbij zou de RijnlandRoute mogelijkerwijs met een "parallelstructuur" van 2 x 2 rijstroken (al dan niet aan weerszijden van de A4, dan met 2 x 4 rijstroken; samen 12 rijstroken) met de N11 verbonden worden (de parallelstrook zou dan niet ophouden bij de Europaweg, zoals op de kaarten in bijlage 4 en 5 wordt gesuggereerd). Bij een dergelijke aansluiting zijn deels andere waarden (deels ook ernstiger) in het geding dan bij een directe aansluiting van de RijnlandRoute op de A4. Bij een parallelstructuur zijn onder meer de Oostvlietpolder, het weidevogelgebied van Groote Westeindsche polder, de molen Zelden van Passe, de Meerburgerwatering, het Papemeer, de aansluiting van de Europaweg op de A4, de bebouwing aan het eind van de Vrouwenweg en het Polderpark Cronesteyn in het geding. Daarom moet de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 al in de eerste fase (ook op kaart!) verder worden uitgewerkt. Dan kunnen ook de (tot nu toe buiten beschouwing gebleven) kosten en de effecten daarvan worden meegeteld.

Inhoudelijk

Westelijk en oostelijk deel van de RijnlandRoute “onlosmakelijk” met elkaar verbonden?

In de startnotitie (op p. 12) en ook elders wordt door de provincie keer op keer benadrukt, dat het bij de RijnlandRoute gaat om “*één regionale verbinding, die bestaat uit een verbinding tussen de A4 en de A44 en een verbinding tussen de A44 en Katwijk*” en dat “*deze twee delen (...) onlosmakelijk met elkaar verbonden (zijn)*”.

Op deze bewering valt heel wat af te dingen:

- Nog in 2005 nam Provinciale Staten unaniem een motie aan waarin Gedeputeerde Staten werd opgedragen “*om zo snel mogelijk het gedeelte van de N206 tussen Katwijk en Leiden uit te breiden tot aanleg van 2 maal 2 rijstroken*”. In die motie is geen sprake van een verbinding tussen de A4 en de A44.
- Op 17 december van het vorig jaar merkte minister Eurlings (in het overleg met de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat over het MIRT-projectenboek 2008) naar aanleiding van de (later ingetrokken) motie op stuk nr. 45 van de heren Koopmans en Cramer en mevrouw Vermeij onder meer op, dat ook een gefaseerde uitvoering van de RijnlandRoute tot de mogelijkheden behoort.

- Op 13 augustus van dit jaar schreef de Raad van State in zijn besluiten over twee bestemmingsplannen van de gemeente Katwijk (“De Horn” en “De Kleipetten Zuid”¹), dat een oplossing voor de verkeersproblemen gezocht moet worden, *“bijvoorbeeld in de vorm van de aanleg van de zogenoemde Rijnlandroute dan wel een verdubbeling van het aantal rijstroken van de N206”* (vetgedrukte van ons). De Raad noemt de aanleg van de RijnlandRoute in dit verband te onzeker.

Doel- en probleemstelling

Wat in de startnotitie (op p. 11 en 12) staat onder het kopje **“Probleemstelling”** heeft een exclusief kwalitatief en daardoor onbeoordeelbaar karakter. Wat daar staat heeft in belangrijke mate ook het karakter van onbewezen, deels onjuiste en deels eerder ook al door ons en anderen weerlegde stellingen. De opmerking (op p. 11 van de startnotitie dat *“het huidige wegennet (...) het verkeer moeilijk (kan) verwerken, hetgeen leidt tot bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen”* vindt geen grond in de I/C-kaarten van Goudappel en Coffeng voor de drukste uren van de ochtend- en de avondspits in 2005. Op die kaarten zijn alleen de A4, de Europaweg en de Tjalmaweg overbelast (de A4 en de Europaweg blijken in 2020 met de RijnlandRoute trouwens óók overbelast).

Voor een MER is een dergelijke probleemstelling te enen male onvoldoende. Volgens InfoMil *“dienen de in de startnotitie aangegeven doel- en probleemstelling (in het MER) verder te worden uitgewerkt en onderbouwd. De probleemstelling schetst het vraagstuk (het probleem) waarvoor het voornemen (of één van de alternatieven) een oplossing moet bieden. (...) Meer in het bijzonder dient de beschrijving duidelijk te maken, van welke verwachtingen (toekomstige ontwikkelingen) is uitgegaan, welke problemen bestaan of zijn te voorzien en hoe deze worden aangepakt. Let op de mate van detaillering en de consistentie van de teksten”*.

Het lijkt ons daarom zaak de doel- en probleemstelling in het MER beoordeelbaar uit te werken en te onderbouwen met geactualiseerde gegevens over de ontwikkeling van de omvang en de ruimtelijke verdeling van de (vergrijzende) bevolking en de werkgelegenheid in het studiegebied, met geactualiseerde gegevens over herkomsten en bestemmingen en geactualiseerde cijfers over de groei van het autoverkeer (inclusief de effecten van een effectieve en efficiënte beprijzing²).

Het is daarbij van belang dit keer in het MER realistische uitgangspunten, met name ook over de stabilisering van de bevolking in de regio en de vergrijzing, te hanteren³. Wij verzoeken u daarbij ook

¹ http://www.raadvanstate.nl/uitspraken/zoeken_in_uitspraken/default.asp (zaaknummers 200706142/1 en 200706085/1)

² “Beprijzing” en/of kilometerheffing worden in de startnotitie niet eens genoemd.

³ In de DHV-studie die ten grondslag lag aan de Verkenning RijnlandRoute (2005) is de hoeveelheid autoverkeer in 2020 door het gebruik van deels ongewenste en deels absurde uitgangspunten volstrekt kunstmatig opgevoerd. Zo is in de “DHV-studie” rekening gehouden met 9000 nieuwe **woningen** op het vliegveld Valkenburg, terwijl Katwijk, Rijnsburg, Valkenburg en Wassenaar in een Plan van Aanpak hebben vastgelegd dat er rond de 5000 woningen op Vliegkamp Valkenburg komen. Bovendien is er rekening gehouden met ruim 750.000 m² meer **kantooroppervlakte** in de regio (waarvan 325.000 m² in de Leeuwenhoek/Rijnfront). Daardoor zou er in 2020 in de regio ruim 2,5 keer (!) zoveel kantooroppervlakte zijn als in 2002. Dat lijkt ons echt een absurde veronderstelling, gezien het zo langzamerhand toch wel door iedereen erkende structurele overschot in de kantorensector. Dat er sprake is van een krimpende beroepsbevolking als gevolg van de ‘vergrijzing’ lijkt aan de opstellers van de “Verkenning” geheel voorbij gegaan. Voor de modelberekeningen is rekening gehouden met een ‘autonome’ **groei van het autoverkeer** met 2% per jaar. Dat betekent ten opzichte van 2004 circa 35% meer autoverkeer in 2020 en circa 2x zoveel autoverkeer in 2040! In de “Verkenning” wordt er geheel aan voorbij gegaan dat de groei van het autoverkeer mogelijk toch geen volstrekt ‘autonoom’ karakter heeft en dat het aanleggen van meer wegen de groei van het autoverkeer wel eens zou kunnen bevorderen. Impliciet is er bij de berekeningen van uitgegaan, dat ‘rekening rijden’ hier niet zal worden ingevoerd of geen invloed zal hebben op de ‘autonome’ groei van het autoverkeer in deze regio, zelfs niet in het drukste uur van de ochtendspits. Ook wordt geen rekening gehouden met de effecten van het parkeerbeleid in Leiden dat binnen afzienbare tijd verder wordt ingevoerd. De vraag of Leiden de veronderstelde groei van het autoverkeer met 2% per jaar wel aankan, wordt in de “Verkenning” en in de “DHV-studie” niet eens gesteld. Verder is in de modelberekeningen rekening gehouden met een absurd klein **aandeel van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer** in de verplaatsingen (**15%!**). Zoals ook uit de studies zelf blijkt, gaat het hier voor het allergrootste deel om lokaal verkeer dat zijn herkomst en/of zijn bestemming in Leiden heeft. In vergelijkbare steden in de Randstad bedraagt het aandeel openbaar vervoer en langzaam verkeer (met de fiets of te voet) al gauw vele tientallen procenten. Dat betekent in feite dat er voor de modelberekeningen mensen uit het openbaar vervoer en van de fiets

onze brief aan de raden van alle Holland-Rijnlandgemeenten d.d. 23 maart 2007, ons commentaar d.d. 16 januari 2008 op de nut-en-noodzaaknotitie van de provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland over de RijnlandRoute *“RijnlandRoute Verbinding van belang”* en ons commentaar d.d. 30 mei 2008 op de ‘herziene’ Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse (MKBA) voor de RijnlandRoute als basis voor verdere besluitvorming ter harte te nemen. In verband daarmee verzoeken wij u die brieven en commentaren te beschouwen als behorend tot deze zienswijze.

De **doelstelling** van de mer-studie is in de startnotitie (op p. 12) nogal vaag en onbeoordeelbaar geformuleerd. Niet gedefinieerd wordt wat moet worden verstaan onder *“een significante verbetering (...) van de oost-westverbinding voor het autoverkeer”*, *“het verbeteren van de leefbaarheid in de regio”* en *“het mogelijk maken van ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio”*. Vooral ook omdat de MKBA (op p. 23) vermeldt dat *“de gemiddelde verplaatsing per motorvoertuig (...) iets meer dan 10 kilometer lang”* is, is onduidelijk en ons inziens ook onaanvaardbaar waarom het MER zich tot de *“autobereikbaarheid”* zou moeten beperken⁴. De vraag is trouwens wanneer er sprake is van *“een significante verbetering”* voor het autoverkeer. En wat houdt het begrip *“leefbaarheid in de regio”* in?

Ook de meeste van de (op p. 13) genoemde subdoelen zijn vaag en onbeoordeelbaar gedefinieerd. Hoe zal *“het verbeteren van de robuustheid van het verkeerssysteem”* bijvoorbeeld worden bepaald? Ook wordt nergens in de startnotitie aangegeven hoe al deze verbeteringen in het MER zullen worden vastgesteld. Bovendien wordt in de startnotitie niet aangegeven hoe de relatie tussen de voorgenomen activiteit en de te realiseren doelen in het MER zal worden bepaald en of er wel een causaal verband bestaat tussen de voorgenomen activiteit en de te realiseren doelen. Wat betreft *“het verbeteren van de bereikbaarheid en ruimtelijk-economische ontwikkelingsmogelijkheden”* van bijvoorbeeld het Bio Science Park (één van de subdoelen op p. 13) hebben wij in ons hierboven bedoelde commentaar op de nut-en-noodzaaknotitie bijvoorbeeld al opgemerkt, dat die notitie op geen enkele manier beoordeelbaar maakt hoe er in de komende jaren in het Bio Science Park *“duizenden arbeidsplaatsen”* zouden kunnen ontstaan, dat zo’n enorme toename van het aantal arbeidsplaatsen werkelijk tot de mogelijkheden behoort en dat de RijnlandRoute daarvoor nodig is.

Tracés en alternatieven

Motivering alternatievenkeuze

Volgens InfoMil gaat het bij de beschrijving van het voornemen en de alternatieven om *“een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen, en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven”*. In de startnotitie wordt echter niet vermeld (of in het MER aan de orde zal komen) hoe de voorgenomen activiteit zal worden uitgevoerd (zie ook hierboven onder het kopje *“Gefaseerde aanpak van het MER”*) en hoe de keuze voor de alternatieven wordt gemotiveerd. Daarbij kan worden uitgegaan van het feit, dat alternatieven per definitie andere middelen zijn om dezelfde doelen te bereiken.

zijn gehaald om meer autoverkeer te genereren. Er is in ieder geval niet gerekend met enige bevordering van het openbaar vervoer, ook niet door ingebruikname van de RijnGouwewijn. De uitslag van het Leidse referendum zal zeker niet tot afstel van de RijnGouwewijn leiden. Sterker nog, de westelijke tak daarvan zal er moeten liggen als de eerste woningen op het voormalige vliegveld worden opgeleverd.

⁴ Als het begrip “gemiddelde” in de MKBA juist is gebruikt, dan zijn de **meeste** ritten dus korter (omdat het om een scheve verdeling gaat); veel ritten zijn een stuk korter dan 10 kilometer en maar een beperkt aantal is (veel) langer. Dat komt ook overeen met de feitelijke situatie bij agglomeraties. Maar dit gegeven houdt ook in, dat (brom)fietsen en lopen een groot aandeel in de verplaatsingen kunnen nemen. Met welke aandeel van beide is rekening gehouden en waarom worden die aandelen niet vermeld?

Het N11 west-alternatief

Het is zaak bij de beschrijving van de alternatieven in het MER wel volkomen eerlijk en transparant te zijn. De startnotitie is dat niet. Daarin staat bijvoorbeeld (op p. 17), dat *“eind 2007 (...) door de Stuurgroep RijnlandRoute (is) aangegeven dat de voorkeur uitgaat naar een ondergrondse variant vanwege de doorsnijding van Voorschoten. De geboorde tunnelvariant sprak de Stuurgroep daarbij bijzonder aan. Deze tunnelvariant zal tot de varianten van het N11 west tracé in de m.e.r.-studie behoren”*. Dat is begrijpelijk, want **een geboorde tunnel geeft in Voorschoten** geen schade aan de huizen en recreatieve voorzieningen (zoals volkstuinen en sportvelden) en slijt Voorschoten niet in tweeën. Maar even daarboven staat op dezelfde pagina: *“het aantal aansluitingen ter hoogte van Voorschoten zal nader onderzocht worden”*. Op een geboorde tunnel zijn echter geen aansluitingen mogelijk en bekend is, dat Leiden in Voorschoten per se aansluitingen op de RijnlandRoute wil. Dan moet er dus een tunnel gegraven worden, met juist zeer veel directe en indirecte schade aan huizen, bedrijven en recreatieve voorzieningen bovengronds, waardoor Voorschoten bovendien ook in tweeën wordt gespleten. Daarmee wordt in Voorschoten één van de drie hoofdelementen van de doelstelling van de voorgenomen activiteit (*“leefbaarheid”*) niet gerealiseerd. Varianten 3 en 4 van het N11w-tracé (met *“tunnel”*) moet niet alleen maar worden opgevoerd om daarna verworpen te kunnen worden.

Onduidelijk is overigens waarom (op p. 17) in de startnotitie staat, dat ter hoogte van **de wijk Stevenshof** maar twee opties mogelijk zijn, *“namelijk op maaveld of verdiepte ligging”* en waarom *“een tunnel (...) op dit deel niet effectief (wordt) geacht”*. Het voorkeurstracé ligt bij de Stevenshof extreem dicht tegen de bebouwing aan.

Ook dit is dus een voorbeeld waaruit blijkt dat de hierboven beschreven gefaseerde aanpak die in de startnotitie wordt aangekondigd *“de meest maatgevende en onderscheidende effecten”* niet boven tafel brengt.

Het nulplusalternatief

In de startnotitie staat (op p. 18), dat *“in een interactief proces met belanghebbenden (...) varianten voor het nulplus-alternatief (zijn) uitgewerkt”* en dat *“nagenoeg alle aangedragen voorstellen (...) uit(gaan) van een fasegewijze verbetering van het bestaande N206-tracé tot een volwaardige eindoplossing is bereikt”*.

Daarop volgt de (nogal onduidelijke) tekst: *“In de eerste fase voor de korte termijn zouden alleen variant 1 worden de bestaande knelpunten worden opgelost zonder dat grootschalige maatregelen worden toegepast, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van het aantal wegstroken. Deze aangedragen variant voor de korte termijn wordt niet meegenomen in de m.e.r. daar dit geen volwaardige oplossing biedt voor de problematiek”*. Onduidelijk is of met *“deze aangedragen variant”* variant 1 wordt bedoeld. Die variant wordt in de figuur met varianten van het nulplusalternatief namelijk wel vermeld.

Het probleem is dat hier het begin en het eind van **“de zevensprong van Verdaas”** door elkaar worden gehaald, hoewel die zevensprong voor de RijnlandRoute tot nu toe nog niet of nauwelijks behoorlijk doorlopen is. Zoals wij onder meer ook op 5 mei 2008 in onze (hierbij gevoegde) brief aan minister Cramer schreven:

- De veronderstelde ruimtelijke ontwikkeling kan niet verantwoord worden genoemd (**punt 1** Verdaas); er blijkt niet beoordeelbaar rekening gehouden met beprijzingsmaatregelen en/of vervoersmanagement (**punt 2 en 3** Verdaas); een beoordeelbare optimalisatie van het openbaar vervoer of het langzaam verkeer heeft niet plaatsgevonden (**punt 4** Verdaas); een benutting en/of

behoorlijke aanpassing van de bestaande infrastructuur voor dit lokale verkeersprobleem is niet op een beoordeelbare manier onderzocht (**punt 5 en 6 Verdaas**); noodzaak van de RijnlandRoute tot nu toe dus niet aangetoond (**punt 7 Verdaas**).

In dit verband is **een te beantwoorden vraag** ook of in het MER niet onderzocht kan worden of en hoe met een fractie van de kosten het merendeel van de problemen kan worden opgelost.

Er lijkt ons overigens goede reden om bij de varianten van het nulplusalternatief zwaar in te zetten op **een aquaduct onder de Vliet**.

Het meest milieuvriendelijke alternatief

In de startnotitie staat (op p. 19), dat **het meest milieuvriendelijke alternatief** (het wettelijk voorgeschreven 'MMA') "*op basis van de effectbeschrijvingen in het MER (...) ontwikkeld (zal) worden, waarbij een van de hiervoor beschreven alternatieven als basis voor het MMA wordt gebruikt*". Volgens ons zou het meest milieuvriendelijke alternatief ("*met gebruikmaking van de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu*") moeten bestaan uit alle maatregelen die nodig zijn om een zo groot mogelijke (!) reductie van het autoverkeer en een zo groot mogelijk aandeel van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer in alle verplaatsingen te bewerkstelligen, onder meer door een veel betere aansluiting van Nieuw Valkenburg op de RijnGouweLijn en een deugdelijk fietspadennet voor de dagelijkse verplaatsingen. Als randvoorwaarde voor Nieuw Valkenburg zou daarbij niet moeten gelden dat pas wordt gebouwd als de RijnGouweLijn "*is geregeld*", zoals op p. 22 van de startnotitie staat, maar dat er pas wordt gebouwd als de RijnGouweLijn er ligt en functioneert.

Algemeen

So wie so moeten van alle redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven **alle kosten** op een beoordeelbare manier inzichtelijk worden gemaakt **plus** de kosten van de aansluitingen op de A44 en de A4 en de aansluitingen op het lokale wegennet **plus** de kosten van het oplossen van de problemen die niet door de alternatieven worden opgelost (zoals de problemen op de bestaande route door Leiden). Dit alles om een werkelijk gelijkwaardige beoordeling van de voorgenumen activiteit en de alternatieven daarvoor mogelijk te maken.

Er is overigens geen enkele reden om het **Korte-Vliettracé** niet in het MER te onderzoeken nu het Spoortracé wel zal worden onderzocht. Ook het Korte-Vliettracé is wellicht een relatief duur tracé, maar het doet ook minder schade aan het landelijk gebied dan het voorkeurstracé en geen schade aan het stedelijk milieu.

Overigens hebben wij Provinciale Staten in onze (hier tevens bijgevoegde) brief d.d. 24 november 2008 verzocht om zo spoedig mogelijk geld vrij te maken voor een spoedige verbetering van de bestaande N206-route, omdat uit verschillende onderzoeken blijkt dat de RijnlandRoute de problemen op de bestaande route niet zal oplossen. Dat blijkt niet alleen uit de studies die de provincie zelf heeft laten doen (zie o.m. de Verkenning Rijnland Route en de daaraan ten grondslag liggende DHV-studie van mei 2005, p. 29, p. 30, p. 74 en de I/C-kaarten die Goudappel en Coffeng voor 2020 heeft gemaakt). Dat de RijnlandRoute de problemen op de bestaande route niet zal oplossen, blijkt bijvoorbeeld ook uit het kentekenonderzoek dat de gemeente Leiden heeft laten doen en eveneens uit de rapporten van TNO en Witteveen & Bos en de Randstedelijke Rekenkamer. De Statencommissie Mobiliteit, kennis en Economie heeft op 7 januari jl. besloten onze voorstellen binnenkort te bespreken.

Huidige situatie en autonome ontwikkeling

In de inleiding op het betreffende hoofdstuk (4) wordt (op p. 21) vermeld, dat “*in dit hoofdstuk (...) de huidige situatie en het referentiekader (wordt) uitgewerkt*” en dat daarin “*harde en minder harde autonome ontwikkelingen (worden) toegelicht*”. De beschrijving van de huidige situatie (op p. 21) heeft echter een erg algemeen en weinig specifiek karakter.

In de startnotitie wordt (eveneens op p. 21) vermeld, dat in het MER niet alleen autonome ontwikkelingen zullen worden meegenomen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden, maar ook minder harde autonome ontwikkelingen, “*waarvoor nu reeds studies lopen, maar waarvan besluitvorming nog enige tijd op zich zal laten wachten*”.

Het lijkt ons van het grootste belang dat deze **ontwikkelingen niet alleen op zichzelf** worden beschreven, maar dat vooral ook navolgbaar wordt beschreven tot welke omvang en de ruimtelijke verdeling van de (beroeps)bevolking en de werkgelegenheid in het studiegebied dit alles leidt in het referentiejaar 2020, tot welke verdeling van herkomsten en bestemmingen van de dagelijkse verplaatsingen en tot welke ontwikkeling van het autoverkeer (inclusief de effecten van een effectieve en efficiënte beprijzing) en tot welke aandeel van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer.

Beschrijving bestaande toestand van het milieu en autonome ontwikkeling

Volgens InfoMil is het “*doel van de beschrijving van de bestaande milieutoestand (...) om een referentiekader te scheppen voor het beoordelen van de te verwachten milieueffecten*”.

De startnotitie noemt als onderzoeksaspecten: “*bodem en water*”, “*ecologie*”, “*Landschap en cultuurhistorie/archeologie*”, “*Woon- en leefomgeving, Hinder en leefbaarheid*” (*Geluidhinder, Luchtkwaliteit, Trillingen, Licht en Sluipverkeer*), “*Ruimtelijke aspecten volgens lagenbenadering*” (*Functioneel ruimtegebruik; Stedenbouwkundige structuur; Woon-werkrelaties*)”.

Volgens InfoMil heeft de term “milieu” als bedoeld in artikel 1.1 van de Wet milieubeheer echter een grotere reikwijdte en omvat de term bijvoorbeeld ook aspecten als **grondstoffenbeheer, energieverbruik, ruimtebeslag, ketenbeheer en mobiliteitsbeperking**. Aspecten die ons in dit verband zeer relevant lijken, maar in de startnotitie niet of nauwelijks aan de orde komen (net zo min als **klimaat** trouwens). Hierdoor krijgen de opmerkingen in de startnotitie over “*een duurzame ontwikkeling van de samenleving*” helaas een nogal vrijblijvend karakter. In het MER zullen deze aspecten wel aan de orde moeten komen.

Volgens InfoMil zijn “*de bestaande milieutoestand en de autonome ontwikkeling (...) in eerste instantie te beschrijven op basis van bestaande informatie. Die bestaande informatie moet echter wel actueel zijn, om een goed inzicht te verkrijgen in de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit en alternatieven daarvoor*”. Die **informatie** moet uiteraard ook **voor eenieder toegankelijk en inzichtelijk** zijn (zie hierna ook “Te onderzoeken effecten in het MER”, “Ecologie”).

Te onderzoeken effecten in het MER

(Zie hierboven ook “Beschrijving bestaande toestand van het milieu en autonome ontwikkeling”)

Algemeen

In het betreffende hoofdstuk (5) van de startnotitie wordt wel vermeld, dat de genoemde “*onderzoeksaspecten*” zullen worden besproken, bestudeerd, bekeken, geanalyseerd; beoordeeld, in beeld gebracht, geïnterpreteerd enz., maar vrijwel nergens wordt aangegeven **hoe de effecten zullen worden bepaald**. Volgens InfoMil zal het MER echter niet alleen een beschrijving van de mogelijke effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten inhouden, maar ook “*een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven*”.

De door InfoMil **onderscheiden soorten effecten** (directe effecten, neveneffecten, secundaire effecten, cumulatie van effecten, synergie van effecten) vinden wij in de startnotitie niet terug, hoewel dit onderscheid in dit geval toch zeer relevant is.

In verband met de **evaluatie** achteraf (waarin het bevoegd gezag “*de werkelijk optredende milieugevolgen*” dient te evalueren) is het van groot belang **de effecten in absolute grootheden** te beschrijven en niet met meer of minder plussen, nullen en minnen. De werkelijk opgetreden milieugevolgen kunnen in het laatste geval immers niet met de voorspelde gevolgen worden vergeleken.

Ecologie

In de startnotitie staat (op p. 26), dat “*de aanwezige en potentiële fauna en flora binnen het studiegebied (wordt) onderzocht en wordt gekeken welke ecologische verbanden er bestaan (om de impact op ecologie te beschrijven)*”. Dat zal dan wel zeer veel zorgvuldiger moeten gebeuren dan in de MKBA. In de MKBA werd immers alleen het (“*in de omgeving*” van een bepaald tracé “*gevonden*”) aantal soorten vogels en vaatplanten genoemd, in de MKBA ontbraken gegevens over andere gewervelden en over ongewervelden en in de MKBA werd niet vermeld wat de kwaliteit en de actualiteit van de gevonden gegevens was en wat tot “*de omgeving*” van een tracé gerekend is (zie ook ons hierbij gevoegde commentaar d.d. 28 januari 2008 op de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) van DHV voor de RijnlandRoute “*RijnlandRoute Structurerend element in de As Leiden Katwijk*”). Als vaststaat dat de effecten op de “*ecologie*” in het MER behoorlijk onderzocht zullen worden, zullen wij de nodige actuele flora- en fauna-inventarisatiegegevens waarover wij beschikken graag aan de MER-opstellers ter beschikking stellen. Het is van belang de effectvoorspelling in het MER te baseren op deugdelijk recent veldonderzoek in het aangrenzende duingebied, alle aangrenzende polders in het vloedbergingsgebied van de Oude Rijn, het strandwallenlandschap en het veenweidegebied ten oosten van de A4 en alle aangrenzende landgoederen en parken.

Verkeer en vervoer

Uit de openingstekst over dit onderwerp in de startnotitie (op p. 26) blijkt, dat het hierbij vooral om de effecten op de “*bereikbaarheid*” gaat. Los van het feit dat het in de startnotitie - ons inziens ten onrechte - exclusief om de “*autobereikbaarheid*” gaat, worden de termen “*bereikbaarheid*” en “*bereikbaarheidsproblemen*” in de startnotitie echter in zeer algemene zin gehanteerd. Meestal wordt daarbij niet of alleen heel globaal aangegeven om **de bereikbaarheid waarvan** het gaat. In het MER zal dat wel en specifiek moeten gebeuren.

In de startnotitie wordt (op p. 27) niet uitgelegd wat de “*vervoersprestatie*” van de voorgenomen activiteit en de alternatieven precies inhoudt en hoe deze zal worden bepaald. In het MER zal dat wel moeten gebeuren. Het verschil tussen **de gemiddelde reistijden in de spits en daarbuiten** op verschillende typen wegen wordt ons inziens in de startnotitie voor het studiegebied te rooskleurig voorgesteld. Onduidelijk is waarom in het MER vanwege het belang van goede deur tot deur

verplaatsingen alleen de **reistijden** worden berekend “op de (!) oost-west verplaatsingen” en (voor het zichtbaar maken van “eventuele neveneffecten”) alleen “op een aantal noord-zuid verplaatsingen”. De vraag is om welke oost-westverplaatsingen het hier gaat, wat de keuze daarvoor heeft bepaald, waarom alleen de reistijden op “een aantal” noord-zuidverplaatsingen worden berekend en welke verplaatsingen dit zijn. Er zal in het MER toch in ieder geval een onderscheid moeten worden gemaakt tussen korte- en lange-afstandsverkeer (zoals bijvoorbeeld van Katwijk of Noordwijk naar Schiphol, Amersfoort, Utrecht, Den Bosch, Breda of Rotterdam v.v.).

Afwikkelingsniveau enz.

Onder het kopje “Afwikkelingsniveau” wordt in de startnotitie (op p. 27) vermeld dat “voor **het Churchillaan-tracé** (...) ook (wordt) gekeken naar de verkeersafwikkeling op de kruispunten en aansluitingen”. Al jaren valt in de rapporten die de provincie voor de RijnlandRoute heeft laten maken de exclusieve aandacht voor de Churchillaan op als te ontlasten route. Voor het bepalen van de verkeersintensiteit (en de veiligheid) op het stedelijke wegennet hanteerde de MKBA **de Churchillaan** zelfs als “**indicator**”. Een eerdere DHV-studie naar de RijnlandRoute (“Studie naar de effecten van een nieuwe of verbeterde wegverbinding in de corridor A4-A44-Katwijk” van mei 2005) wees er echter al op, dat er “volgens het model (...) sprake (is) van een grote latente vraag naar capaciteit op het Churchillaan-tracé”. Dit hield volgens die studie in, “dat oplossingen die het Churchillaan-tracé ontlasten voor een groot deel meteen weer tenietgedaan worden omdat de vrijgekomen ruimte wordt opgevuld door ander verkeer”.

In het MER zal ook aandacht moeten zijn voor andere stedelijke wegen dan de Churchillaan, zoals **bijvoorbeeld**:

- **de Lammeschansweg**, waarover in 2020 volgens Goudappel en Coffeng 34 à 35% meer motorvoertuigen per etmaal zullen rijden dan in 2006;
- **de Plesmanlaan** (bij de A44), waarover in 2020 volgens Goudappel en Coffeng 16 à 18% meer motorvoertuigen per etmaal zullen rijden dan in 2006;
- **de Willem de Zwijgerlaan**, waarover in 2020 volgens Goudappel en Coffeng (afhankelijk van de plek) 10 à 30% meer motorvoertuigen per etmaal zullen rijden dan in 2006.

Onder hetzelfde kopje “Afwikkelingsniveau” is in de startnotitie (eveneens op p. 27) sprake van “**de sluiproute via de N441** (door Wassenaar)”. Al in ons commentaar d.d. 16 januari 2008 op de nut-en-noodzaaknotitie van de provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland over de RijnlandRoute hebben we aangegeven, dat uit de (door Goudappel en Coffeng in opdracht van de provincie gemaakte) kaarten met het aantal motorvoertuigen per etmaal op verschillende wegvakken blijkt, dat over de N441 met en zonder RijnlandRoute slechts 11.000 à 12.000 motorvoertuigen per etmaal zouden gaan (en ongeveer 6.500 à 8.000 bij Duinrell) en dat het autoverkeer op de Lange Kerkdam vooral in Wassenaar zelf gegenereerd wordt. Enige terughoudendheid bij het gebruik van de term “sluiproute” is dus op zijn plaats.

Ook onder het kopje “Afwikkelingsniveau” is (op p. 27) sprake van “**doorstroming noord-zuid verkeer op de A4 en A44**” en “de impact (...) op de verkeersafwikkeling op beide snelwegen”. Het MER zal de vraag moeten beantwoorden of er op die wegen werkelijk sprake zal zijn van “doorstroming”. In ons hierboven bedoelde commentaar op de nut-en-noodzaaknotitie gaven wij immers al aan, “dat de A4 en delen van de A44 ten noorden van Leiden (blijkens de kaarten met de intensiteit/capaciteit-verhouding in het drukste uur van de avondspits) bij alle alternatieven van de RijnlandRoute overbelast zullen zijn”. Duidelijkheid hierover is van groot belang, omdat de minister in het overleg met de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat op 17 december 2007 over het MIRT-projectenboek 2008 meldde dat hij met de provincie had afgesproken “dat de verkeerskundige effecten (met name (...) de effecten op de A44 en de A4, als ruggengraat van de Randstad) goed in kaart zullen

worden gebracht”. Als de overbelasting van de (verbrede) A4 tot aanpassingen van het Prins Clausplein zou moeten leiden, dan zal dat waarschijnlijk extreem hoge kosten met zich mee brengen.

Verkeersveiligheid

In de startnotitie staat (op p. 27 onderaan, ook onder het kopje “Afwikkelingsniveau”), dat “*bij alle tracés (...) kwantitatief (wordt) berekend wat het aantal slachtofferongevallen op het beschouwde wegennet is*”. De vraag is welk wegennet in het MER “beschouwd” zal worden en hoe het aantal ongevallen daarop berekend zal worden. Dat zal totaal anders moeten gebeuren dan in de MKBA, want de MKBA maakte zich veel te gemakkelijk af van de effecten van de RijnlandRoute op de verkeersveiligheid door zich te beperken tot de RijnlandRoute (alleen opengesteld voor autoverkeer en ‘dus’ veilig?) en het ongelijkvloers kruisende (en ‘dus’ veilige?) langzaam verkeer. Met zijn aansluitingen op het stedelijke wegennet zal de RijnlandRoute vooral meer autoverkeer tegelijk het stedelijk gebied in mogelijk maken. Daarbij zullen sommige parallelwegen tijdelijk ontlast worden en andere wegen (de stad in) juist zwaarder worden belast. De in het MER te beantwoorden vraag is dus vooral hoe de aanleg van de RijnlandRoute de verkeersveiligheid - met name voor kwetsbare groepen (jongere en oudere voetgangers en (brom)fietsers) - in het hele stedelijk gebied zal beïnvloeden (zie ook ons eerder genoemde commentaar d.d. 28 januari 2008 op de MKBA voor de RijnlandRoute).

Woon- en leefomgeving

Hinder en leefbaarheid

Ook op p. 28 is in de startnotitie sprake van **hinder door “sluipverkeer”**, dat daar weinig toetsbaar wordt gedefinieerd als “*oneigenlijk gebruik van locale infrastructuur*”. Daarbij wordt onder meer ook sluipverkeer door Leiden expliciet genoemd. Voor zover daarbij speciaal wordt bedoeld op de Churchillaan, moet worden opgemerkt dat uit recent Leids kentekenonderzoek (“Kentekenonderzoek N206”) blijkt dat meer dan 90% van het verkeer op de Churchillaan géén doorgaand verkeer tussen de kust en het achterland betreft, maar verkeer dat in Leiden moet zijn en/of daarvandaan komt. De vraag is welk deel van dit verkeer “sluipverkeer” of “oneigenlijk gebruik van locale infrastructuur” mag worden genoemd.

Op p. 28 is in de startnotitie onder meer ook sprake van “*omgevingshinder als gevolg van (...) slechte luchtkwaliteit*”. Omdat het gevaar voor overschrijding van de geldende milieunormen op dit gebied als gevolg van de aanleg van de RijnlandRoute wel degelijk bestaat, lijkt het zeer verstandig in het MER nauwgezette aandacht te besteden aan de mogelijke verslechtering van de luchtkwaliteit, **zowel in de directe nabijheid van het tracé als verder weg in het stedelijk gebied voor zover dat met meer autoverkeer te maken krijgt**. Ingeval van overschrijding van de normen zal op grond van het MER ook een **Actieplan tegen luchtvervuiling** moeten worden opgesteld dat het mogelijk maakt “*maatregelen te nemen die geschikt zijn om het risico van overschrijding van de grenswaarden of alarmdrempels, rekening houdend met de feitelijke omstandigheden en alle betrokken belangen, tot een minimum te beperken en geleidelijk terug te keren naar een niveau onder deze waarden of deze drempels.*” (Arrest van het Europees Hof van Justitie (Tweede kamer) van 25 juli 2008 (verzoek om een prejudiciële beslissing ingediend door het Bundesverwaltungsgericht — Duitsland) — Dieter Janecek/Freistaat Bayern; Zaak C-237/07).

Wij pleiten ervoor in het MER kaarten op te nemen met geluidshindercontouren als gevolg van de voorgenomen activiteit en de alternatieven daarvoor en ook kaarten met de verspreiding van de luchtverontreiniging inclusief fijnstof.

Ruimtelijke en sociale aspecten

Vooraf ook waar de voorgenomen activiteit en de alternatieven daarvoor stads- of dorpsgebied doorsnijden, dient voorkomen te worden dat de beschrijving van de ruimtelijke en sociale aspecten die op p. 28 van de startnotitie worden genoemd in het MER een onbeoordeelbaar vaag en kwalitatief karakter krijgt. Wij verbazen ons over de stelling op p. 28 van de startnotitie dat “*sociale aspecten (...) betrekking (hebben) op de beleving van de omgeving*” en dat “*door visuele hinder en ruimtebeslag (...) sociale barrières (kunnen) ontstaan*”. Ons inziens hebben sociale aspecten per definitie toch meer te maken met de relaties tussen mensen (en hun activiteiten) onderling dan met de in de startnotitie genoemde aspecten.

Interne en externe veiligheid

In de startnotitie is (op p. 29) weliswaar sprake van “*interne en externe veiligheid*”, maar wat daarmee exact wordt bedoeld en hoe effecten daarop zullen worden bepaald wordt in de startnotitie niet duidelijk gemaakt. De lezer wordt in de passage over interne en externe veiligheid verder verwezen naar een paragraaf 5.5 die in de startnotitie helemaal niet voorkomt.

Financiële aspecten

In de startnotitie staat (op p. 29), dat niet alleen de milieuaspecten, maar ook de financiële aspecten worden onderzocht voordat een besluit wordt genomen⁵. Het verbaast ons, dat ook de “*effecten op regionale economie en lokaal bedrijfsleven (...) in beeld (worden) gebracht en gewogen*”. Volstrekt onduidelijk is waarom nu ineens kennelijk wel mogelijk is wat ook in de ‘herziene’ MKBA nog steeds niet mogelijk werd geacht. Ook de ‘herziene’ MKBA stelde (op p. 27) immers, dat het nog steeds de vraag is hoe moet worden omgegaan met indirecte economische effecten (werkgelegenheid of het aantrekken van additionele vestigingsplaatsen voor bedrijven). Die effecten hebben ook volgens de ‘herziene’ MKBA “*doorgaans weinig of geen effect op de uitkomst van de MKBA (...). Een MKBA is doorgaans een analyse zonder indirecte economische effecten*”. Daarom wijdde ook de ‘herziene’ MKBA géén apart hoofdstuk aan de “indirecte effecten”. Het MER zal duidelijk moeten maken als gevolg waarvan en hoe de “*effecten op regionale economie en lokaal bedrijfsleven*” nu ineens wel in beeld gebracht en gewogen kunnen worden.

Beleidskaders en procedure

We gaan hier niet in op alle beleid dat in de startnotitie wordt genoemd. We maken hierna een uitzondering.

In de startnotitie staat (op p. 30 onder het kopje “Nota mobiliteit”), dat “*de resultaten van de Netwerkanalyse (...) voor de Zuidvleugel (hebben) geresulteerd in de status van no regret maatregel voor de RijnlandRoute*” en dat “*de uitkomsten van de Netwerkanalyse (...) van betekenis (zijn) voor de (financiële) prioritering van de rijksprojecten en de rijks subsidiering van decentrale projecten*”. De startnotitie laat geheel onvermeld, dat de verrassend hoge score van de RijnlandRoute voor het ‘oplossend vermogen’ daarvan op een nogal onnavolgbare manier tot stand was gekomen. We lieten begin vorig jaar aan de hand van voorbeelden al zien hoe het ‘oplossend vermogen’ van de

⁵ Zie wat de kosten betreft wat we daarover hierboven hebben opgemerkt onder de kopjes “Gefaseerde aanpak van het MER” en “Tracés en alternatieven - Algemeen”.

RijnlandRoute in de “Netwerkanalyse” kunstmatig was opgevoerd. Daar komt nog bij, dat de RijnlandRoute in de “Netwerkanalyse” niet met alternatieven werd vergeleken en een vergelijking daarmee dus onmogelijk was (zie ook onze eerder genoemde brief aan alle HollandRijnland-gemeenten over de “Uitgangspuntennotitie MKBA RijnlandRoute”⁶).

Tot slot

Het lijkt ons van groot belang het MER te laten maken door **integere en deskundige mensen die het studiegebied ook werkelijk kennen**. Wat dat laatste betreft: het MER kan dus beter niet gemaakt worden door mensen die het recreatiegebied Vlietland in het studiegebied verwarren met het natuurgebied “de Vlietlanden” van Natuurmonumenten tussen Vlaardingen en Maasland (zoals gebeurde in de MKBA), dus ook niet door mensen die serieus beweren dat Rijksdorp en de Pan twee dorpen zijn en dat de molen Zelden van Passe (langs de Meerburgerwetering) langs de Weipoortse Wetering staat (zoals in het planMER bij de zesde partiële herziening van het streekplan Zuid-Holland West 2003, As Leiden Katwijk gebeurde) en dus ook niet door mensen die beweren dat er akkerbouw tussen de strandwallen plaatsvindt (zoals op p. 14 van de startnotitie gebeurt) of door mensen die de Oegstgeestse wijk Haaswijk Rijnsburg noemen en Rijnsburg Valkenburg (zoals op de kaarten in bijlage 4 en 5 van de startnotitie).

Graag bereid tot nadere toelichting 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

+ bijlagen:

- onze brief d.d. 23 maart 2007 aan alle HollandRijnland-gemeenten over de “Uitgangspuntennotitie MKBA RijnlandRoute” van 10 januari 2007,
- ons commentaar d.d. 16 januari 2008 op de nut-en-noodzaaknotitie van de provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland over de RijnlandRoute “*RijnlandRoute Verbinding van belang*”,
- ons commentaar d.d. 28 januari 2008 op de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) van DHV voor de RijnlandRoute “*RijnlandRoute Structurerend element in de As Leiden Katwijk*”,
- onze brief d.d. 5 mei 2008 aan minister Cramer n.a.v. haar brief van 23 april 2008 over ons “commentaar op documenten Rijnlandroute van de provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland”,
- ons commentaar d.d. 30 mei 2008 op de ‘herziene’ Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse (MKBA) voor de RijnlandRoute als basis voor verdere besluitvorming,
- ons verzoek d.d. 24 november 2008 aan Provinciale Staten om z.s.m. geld vrij te maken voor een spoedige verbetering van de bestaande N206-route.

CC Provinciale Staten van Zuid-Holland
de Commissie voor de milieueffectrapportage

⁶ In het algemeen valt op, dat de opstellers van de startnotitie geen kritische stukken in de literatuurlijst hebben opgenomen. Wij missen daarin niet alleen onze eigen brieven en commentaren (zie echter ook www.behoudrijnland.nl), maar bijvoorbeeld ook de contra-expertises van TNO en Witteveen + Bos in opdracht van de gemeente Voorschoten en de brieven van de Randstedelijke Rekenkamer op verzoek van de Statencommissie Mobiliteit, Kennis en Economie.