

Geacht Statenlid!

Hieronder treft u **de inspreektekst aan van onze stichting over het 1e fase MER RijnlandRoute**, die gisteravond aan de orde was in de vergadering van de Commissie MKE. Het zij ons korthedshalve vergund u naar de tekst hieronder te verwijzen.

Het lijkt ons verstandig als u tenminste twee uitspraken die de gedeputeerde gisteravond deed laat verifiëren:

- ten eerste zijn uitspraak, dat met Voorschoten en Leiden overeengekomen zou zijn dat het advies van mevrouw Leemhuis over de "Leidse" aansluitingen op de RijnlandRoute hen zou "binden" en
- ten tweede zijn uitspraak, dat hij geheel "met Wassenaar samen optrekt" als het gaat om de aansluiting van de RijnlandRoute op de A44.

De tekst hieronder gaat ook in op "**de zevensprong van Verdaas**". Wij stelden gisteravond, dat "de zevensprong van Verdaas" in het MER nauwelijks serieus en navolgbaar is toegepast, dit in strijd met het richtlijnenadvies van de Commissie m.e.r. en de richtlijnen van GS. Bij een werkelijk serieuze en navolgbare toepassing van de zevensprong hadden de effecten van elke stap namelijk zichtbaar gemaakt moeten worden.

De gedeputeerde verwees daarop gemakshalve naar paragraaf 3.2 van het MER ("Waarom een RijnlandRoute? – Ladder van Verdaas"). Die paragraaf beslaat echter slechts ongeveer anderhalve pagina, laat de effecten van de achtereenvolgende stappen niet zien en voldoet ook niet aan het advies van de Commissie m.e.r. om "de resultaten uit de netwerkanalyses en overige verkeersstudies die in de regio zijn uitgevoerd" daarbij te betrekken.

In het vertrouwen u met het bovenstaande en het onderstaande van dienst te zijn, doch uiteraard graag bereid tot nadere toelichting, met vriendelijke groet en hoogachting namens de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (www.behoudrijnland.nl),

Wim ter Keurs, voorzitter



©2007 Mason 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

Inspreektekst van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland over de RijnlandRoute bij agendapunt 2 van de vergadering van de Statencommissie Mobiliteit, Kennis en Economie (1e Fase MER RijnlandRoute) op woensdag 3 februari 2010 in het provinciehuis in Den Haag.

Mijnheer de voorzitter, leden van de Commissie!

Mijn naam is Van Leeuwen en ik spreek hier namens de Stichting Behoud Rijnland over het 1e Fase MER (Milieueffectrapport) RijnlandRoute.

Allereerst wil ik een opmerking maken over de onbeschaamdheid waarmee de provincie op alle drie de boekwerken een foto durft te zetten van de file op de Europaweg voor de Lammebrug; een dagelijkse file en een puinhoop die de provincie al jaren willens en wetens in stand houdt. Een provinciale brug, in een provinciale weg over een provinciale vaarweg waar sinds de bouw in 1960 (vijftig jaar!) nagenoeg niets aan is gedaan. Iedere burger vraagt zich af wanneer de Provincie nu eindelijk haar verantwoordelijkheid eens neemt en dit oplost. De minister heeft besloten de Bypass Oostvlietpolder aan te leggen om dit zeer urgente probleem op te lossen en de provincie saboteert dit door dit te ontkennen.

Onze hoofdconclusie is, dat dit MER van onvoldoende kwaliteit is om op basis daarvan alternatieven of varianten te laten afvallen (te "trechteren").

Ik zal dat hierna verantwoorden.

- **Nut en noodzaak van de RijnlandRoute toch weer gebaseerd op dubieuze uitgangspunten:**

Ondanks de schriftelijke toezeggingen van de gedeputeerde om in de MER serieus aandacht te besteden aan nut en noodzaak van de RLR en ondanks het richtlijnenadvies van de Commissie m.e.r. en de richtlijnen van GS (waarin het advies van de Commissie m.e.r. integraal is overgenomen), **zijn nut en noodzaak van de RLR in de MER toch weer op dubieuze uitgangspunten gebaseerd** (wat betreft het aantal arbeidsplaatsen, het kantooroppervlak, het aandeel openbaar vervoer en langzaam verkeer en de groei autoverkeer).

In strijd met het richtlijnenadvies van de Commissie m.e.r. en de richtlijnen van GS is **de zevensprong van Verdaas** nauwelijks serieus en navolgbaar toegepast (waarbij de effecten van elke stap zichtbaar gemaakt hadden moeten worden).

- **De effectvoorspelling in het MER is niet serieus te nemen:**

De effecten zijn grotendeels niet in absolute grootheden weergegeven, maar met ++, -- en 0 en daardoor onbeoordeelbaar. Wat betekent "beperkt" en wat "sterk"? In de taartpunten en in de effectenvergelijkingstabel worden de effecten meestal "beperkt" genoemd, waarbij de beoordelingen veelal los staan van het belang van de aangetaste waarde en ook los van de ruimtelijke omvang van het effect.

Zo wordt de "versnippering" door een aantal Nulplusvarianten van de ecologische verbindingzone tussen Vlietland en Cronesteijn door (het bedrijventerrein in) de Oostvlietpolder *wel* genoemd, maar wordt in het MER *niet* vermeld dat **een goed functionerende ecologische verbinding** tussen de Papenwegse en

Zuidwijkse polder en de Ommedijkse polder waarschijnlijk niet gerealiseerd kan worden bij een volledige aansluiting van de RijnlandRoute op de A44. Deze ecologische verbinding maakt echter wel deel uit van een grotere verbinding tussen het Groene Hart en de kust in **de nationale en provinciale Ecologische HoofdStructuur (EHS)**.

De verstoring van **de weidevogelrijke Papenwegse en Zuidwijkse polder** wordt "beperkt" genoemd, hoewel deze polders zeer weidevogelrijk zijn en bekend is dat wegen zoals de RijnlandRoute vooral de populaties van de kwetsbare weidevogelsoorten over honderden meters kunnen decimeren.

De aantasting van natuur en landschap in **de (weidevogelrijke) Grote Westeindsche polder** en de aantasting van **het toekomstige weidevogelreservaat in de Oostvlietpolder** wordt in het MER zelfs helemaal niet genoemd.

Ook aan **de geluidseffectenbeoordeling** in het MER kan weinig waarde worden gehecht. Het aantal geluidgehinderde adressen is bij "Zoeken naar balans" niet veel lager dan in de referentiesituatie. Hierbij dient bovendien bedacht te worden, dat de onzekerheid van deze voorspellingen heel groot is. Die voorspellingen zijn immers sterk afhankelijk van de geprognoseerde hoeveelheid autoverkeer en de gekozen routes. Wat **de geprognoseerde hoeveelheid autoverkeer** betreft bestaat bij ons de indruk, dat voor dit MER opnieuw is gewerkt met een onwaarschijnlijke hoeveelheid herkomsten en bestemmingen en met een onwaarschijnlijk gering aandeel van het openbaar vervoer en de fiets in de verplaatsingen.

Wij vinden het onbegrijpelijk (wellicht zelfs ook wat kinderachtig?), dat **de Churchill Avenue niet op zijn kosten en effecten is beoordeeld**.

- **Ook op basis van de kostenvergelijking is niet te "trechteren":**

Zo kost de variant "Zoeken naar balans" **geen €580 miljoen, maar €844 miljoen** (waarin overigens nog niet alle kosten zijn meegenomen). Bovendien zijn er **nog steeds heel grote onzekerheidsmarges** (+ of - 30%).

De tweede conclusie is, dat in het MER **de echte Nulplusvariant en het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)** meegenomen moet worden conform het door u integraal overgenomen richtlijnenadvies van de Commissie m.e.r.. Wij missen beide en dat kan u later nog aardig opbreken.

De variant "Zoeken naar Balans" kunt u beter omdopen naar "Zoeken naar Verwarring" en kan wat ons betreft geheel verdwijnen omdat hij gelijk is aan de N11-West behalve de Bypass Oostvlietpolder waartoe de minister reeds heeft besloten en waarvoor de gedeputeerde zijn handtekening heeft gezet.

Samenvattend zou ik willen zeggen:

- U kunt niet trechteren op basis van dit slechte rapport.**
- Wij missen de echte nul+ en het MMA (het meest milieuvriendelijke alternatief) in dit MER.**
- Stop het saboteren van uw afspraken met de minister en ga aan de slag met datgene waartoe besloten is.**

Ik dank u voor uw aandacht!