



©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

Inspreektekst van Evert Meelis namens de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland over de RijnlandRoute bij agendapunt 5 van de vergadering van Provinciale Staten (Voorstel van Gedeputeerde Staten over het rapport eerste fase MER RijnlandRoute. (6150)) op woensdag 24 februari 2010 in het provinciehuis in Den Haag.

Voorzitter, leden van de Staten,

Mijn naam is Evert Meelis en ik spreek hier namens de Stichting Behoud Stad Natuur en Landschap Rijnland over het 1e Fase MER (Milieueffectrapport) RijnlandRoute.

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

Nut en noodzaak

Ondanks herhaalde toezeggingen om in de MER serieus aandacht te besteden aan nut en noodzaak van de Rijnlandroute 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 Rijnlandroute in de MER toch weer op dubieuze veronderstellingen gebaseerd (zonder een kritische analyse wat betreft * het aantal arbeidsplaatsen in 2020, * het aantal nieuw te bouwen vierkante meters kantooroppervlak, * het aandeel openbaar vervoer en langzaam verkeer, * de groei van het autoverkeer, * de woningbehoefte, ook in het hoogste segment, * de ontwikkeling van de Bioscience, * de Greenport)

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

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) Groote 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.

Alleen al op basis van de zeer grote onzekerheidsmarges (+ of -30%) is ook op basis van de kostenvergelijking niet te "trechteren"

Onze tweede hoofdconclusie 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 wat ons betreft geheel weglaten 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.

Kennelijk geen benul van de effecten van de bezuinigingsgolf die ons in Nederland te wachten staat

En tenslotte, we hebben de sterke indruk dat men echt geen benul heeft van de effecten van de bezuinigingsgolf die ons in Nederland te wachten staat: voor gemeenten en provincies 15 % (volgens de VNG). Ik heb persoonlijk als financiële man van een groot universitair instituut ervaren wat het voor een bedrijf betekent als je jaar op jaar 2 tot 3 % moet bezuinigen. De provincie doet er honderd keer verstandiger aan om zo snel als mogelijk is lokaal de problemen zo goed mogelijk op te lossen, daar hebben wij diverse keren al voorstellen voor gedaan, in plaats van vast te houden aan een peperduur project dat de echte problemen langs de bestaande route niet eens oplost: 80 tot 90% van het verkeer is lokaal verkeer, dat er ook echt moet zijn en dat blijft dus ook. En dat terwijl de financiering van de Rijnlandroute nog verre van rond is!

Ik dank u voor uw aandacht!