

## Notulen van Provinciale Staten

Vergadering

**24 februari 2010**

Index Paginanummer Opening van de vergadering 18747

Benoeming van een Statenlid

De heer R.F. Weide (VVD) is toegelaten door Provinciale Staten en heeft bij zijn beëdiging de verklaring en belofte afgelegd.

18747 Regeling van werkzaamheden

De heer H.F.A. van der Nat (SP) heeft verzocht om een interpellatie te houden over de Ringweg Oost in Leiden. Het houden van een interpellatie over Ringweg Oost is toegestaan door Provinciale Staten. De interpellatie zal plaatsvinden na de afhandeling van agendapunt 7.

Ingesproken is er over:

- het rapport eerste fase MER Rijnlandroute door: 18751

De heer V. Salman, Platform Bedrijfsleven Rijnland 18751

De heer W. van der Pol, Churchill Avenue 18752

De heer P. Schuur, Wijkvereniging Wijkraad Stevenshof 18753

De heer A.S. Carpentier Alting, Recreatiecentrum Vlietland bv 18753

De heer E. Meelis, Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland

De **VOORZITTER**: Dan zijn nu aan de beurt de sprekers voor de eerste fase MER Rijnlandroute. Het woord is aan de heer Salman namens het platform Bedrijfsleven Rijnland.

De heer **SALMAN**: Voorzitter, geachte Statenleden, mijn naam is Victor Salman, ik spreek in namens het platform Bedrijfsleven Rijnland, het samenwerkingsverband van de Rijnlandse ondernemersverenigingen, Kamer van Koophandel Den Haag en VNO/NCW-West. Allereerst wil ik de provincie complimenteren met de voortgang die wordt gemaakt met de planstudie voor de Rijnlandroute. In december 2008 werd de aftrap gegeven voor de project-MER Rijnlandroute. Met het rapport eerste fase MER dat thans voorligt, kunnen wij door naar de tweede fase MER. Dat de Rijnlandroute de sleutel en de voorwaarde is om uitvoering te kunnen geven aan de opgave op het gebied van wonen, economie, werkgelegenheid en woon- en leefkwaliteit hoef ik u niet meer uit te leggen. Niet voor niets is de Rijnlandroute opgenomen in het Randstad Urgentprogramma en heeft minister Eurlings 422 miljoen euro toegezegd voor de ongefaseerde aanleg van deze verbindingsweg tussen de A4 en de A44. De Rijnlandroute zal het vliegwiel zijn voor een fiks aantal ruimtelijk-economische ontwikkelingen van regionaal en nationaal belang, waar tienduizenden banen mee gemoeid zijn.

Nut en noodzaak zijn aangetoond. Nu gaat het nog om de daadwerkelijke aanleg en kom ik terug op het rapport eerste fase MER. Hierin wordt aan de hand van de criteria probleemoplossend vermogen, milieueffecten en maakbaarheid en kosten een trechtering van varianten voorgesteld. Het bedrijfsleven is het eens met deze trechtering en vindt het belangrijk dat alleen die varianten die aan de toetsingscriteria voldoen doorgaan naar de tweede fase MER. Dat is op 10 december 2008 ook voor het spoortracé afgesproken en daar wil het bedrijfsleven u graag aan houden. Afspraak is afspraak. Het is tijd om knopen door te hakken en ons niet te laten afleiden van het doel, de aanleg van de Rijnlandroute, ongefaseerd en zo snel mogelijk. Nieuwe en extra onderzoeken kosten tijd en daar is de regio niet bij gebaat. Het verkeer in de gehele regio loopt nu al vast en zal zonder Rijnlandroute in 2020 volledig stilstaan. Wat ons betreft moeten alle mogelijkheden worden aangegrepen om het proces van planvorming en besluitvorming te versnellen. Ons motto is 'vooruit met de Rijnlandroute'. Wij rekenen erop dat de Staten aan het eind van het jaar kunnen besluiten over het definitieve tracé. Ik dank u voor uw aandacht.

De **VOORZITTER**: De heer Van der Pol namens Churchill Avenue.

De heer **VAN DER POL**: In de eerste plaats is het Churchill Avenue Team blij met de erkenning van de Staten voor het werk dat wij tot nu toe hebben gedaan. Wij zullen proberen om deze kwaliteit te blijven leveren. Wij zijn ook erkentelijk voor de goede interactie die de laatste tijd weer tot stand gekomen is. De beantwoording van de brief van Wijkraad Stevenshof is heel zorgvuldig en daar zie je uit dat er op dit moment echt twee mogelijkheden zijn. Kijkt u eens op onze nieuwe website want daar staat nu al ongelooflijk veel informatie op. Onze teamleden zijn inmiddels ook openbaar. Dat zijn allemaal deskundigen die belangeloos hun medewerking verlenen en er als professionals tegen aankijken en zeggen; wat is nu de beste, de snelste en goedkoopste oplossing? Wij denken dat we die hebben gevonden. Dus nu is de sport wie wint.

Als het gaat om het rapport MER eerste fase zijn er nog een paar misverstanden, onevenwichtigheden, die wij in de tweede fase moeten zien te vermijden. Ik denk dat als je het hebt over de effecten van een weg, je

dan niet alleen moet kijken naar dingen als tijdelijke verkeersoverlast. En als je dat wel doet, dan moet je bijvoorbeeld ook kijken naar wat er gebeurt, als je een N11 West gaat aanleggen, terwijl je met snelwegen zit waar je heel nieuwe verkeerspleinen op en omheen gaat ontwikkelen. Wij denken zelf dat als je de N11 West aanlegt op deze manier, je dan ontzettend veel bouwoverlast en filevorming gaat krijgen, ook als hij er ligt. En dat is nu net niet de bedoeling natuurlijk. Een tweede omissie vind ik het ontbreken van een goed geotechnisch profiel. Een belangrijk deel van de Balansvariant en N11 West wordt aangelegd in een gebied met permanente bodemdaling zonder een goede funderingslaag. Dat betekent dat je Noord/Zuidlijnachtige ontwikkelingen krijgt, als je daar gaat bouwen en dat we tot in lengte van dagen herstelwerkzaamheden zullen moeten uitvoeren en kosten zullen moeten maken om dat ding in stand te houden. De beste plek om in Leiden een weg neer te leggen is waar de Romeinen vroeger liepen, dat is namelijk op de zandruggen. Daar is de grond er geschikt voor en dat is precies het tracé dat wij gekozen hebben. Ik heb heel veel respect gekregen voor de Romeinen vanuit mijn werk. Luistert u vooral naar de Romeinen want zij wisten het echt het beste.

Nulplus 3 heeft wat nadelen. Die hebben wij met de Churchill Avenue er al uitgewerkt, dat zult u zien. Wij zijn vooral trots op het feit dat wij een 3 km lange tunnel hebben in ons ontwerp. Waarom? Omdat je daarmee precies dat bereikt wat je nodig hebt. Je kunt de grond bovenop weer volledig voor de bewoners vrijmaken en je lost daar een probleem mee op waar Leiden eigenlijk al dertig jaar mee worstelt. Dus je lost eigenlijk twee problemen in een keer op. Waarom is het goedkoper? Omdat je namelijk niet hoeft te slopen, je hoeft ook niet om te rijden, je hoeft ook geen extra verkeerspleinen aan te leggen, je doet precies dat wat nodig is op het moment dat het nodig is. Vervolgens, de tunnel, kan die op die manier? Het concept, zoals wij dat hebben neergelegd, hebben wij ontleend aan de A2 Maastricht. Daar was het winnende ontwerp. Wij denken dat het nog steeds kan, maar we laten ons graag door de provincie influisteren of er misschien ook nog een andere manier is om dat te doen. Het concept op zich is gezond, maar misschien is er nog een betere.

Toch nog even een notie van wat er op dit moment in Leiden speelt. In Leiden zijn er nu al tal van bouwprojecten die wachten op de aanleg van de Rijnlandroute, niet alleen Valkenburg maar ook langs het hele tracé. Sterker nog, het Huis van de Sport, net aangenomen door de gemeente Leiden, kan eigenlijk niet aangelegd worden als je niet een Churchill Avenue aanlegt. En anders krijg je ook heel veel sluipverkeer door de wijken van Leiden heen. Hetzelfde geldt voor de Oostvlietpolder. Wij hebben u dus eigenlijk de juiste oplossing al aangereikt.

Ten slotte, hoe gaan we het financieren? Dat is eigenlijk niet eens zo heel moeilijk. Als je hem na vijf jaar aangelegd hebt, kun je de ondernemers die er gebruik van maken een kleine heffing opleggen voor het aantal auto's (van hen) dat passeert en dan heb je hem binnen een paar jaar weer terugverdiend. Daar hoeft je niet eens een kilometerheffing voor in te stellen. Ambitie? We hebben eigenlijk veel meer ambitie dan we nu kwijt konden in het eerste fase MER-rapport. We willen er namelijk echt een uniek concept van maken, iets waarmee je in Europa toonaangevend bent, namelijk een weg door stedelijk gebied, waarvan alle overlast is weggenomen. Dat kan, als wij de moderne technologie toepassen. In het MER is daar niet van uitgegaan. Wij gaan er wel van uit dat er bewezen technieken zijn om alle milieuoverlast weg te nemen. Dat is in een megaverschil met wat de andere varianten op dit moment kunnen.

Ten slotte draagvlak. Wij hebben behoorlijk wat politici esproken de afgelopen twee maanden. Wij kunnen wel zeggen dat we denken dat er op dit moment een meerderheid is in de hele Leidse regio voor ons plan en de steun groeit met de dag.

Ten slotte participatie. Ons hele model is opgezet vanuit participatie. Dat blijven wij ook doen en wij willen alle Statenleden vragen (en daarvoor zullen wij over een maand een sessie beleggen) om mee te denken over hoe wij deze gecombineerde ruimtelijke en infrastructurele opgave in Leiden op de beste manier aanleggen. Dat is een buitengewoon plezierig proces.

De **VOORZITTER**: Dan geef ik nu het woord aan de heer Schuur namens de Wijkraad Stevenshof.

De heer **SCHUUR**: Geachte dames en heren, vandaag staat de stap naar de tweede fase MER van de Rijnlandroute op uw agenda. De Wijkraad Stevenshof heeft het rapport van de eerste fase beoordeeld en daarover een aantal vragen gesteld. De afgelopen commissievergadering hebben de Statenleden erop aangedrongen dat de gedeputeerde nog voor deze Statenvergadering genoemde vragen zou beantwoorden, zodat deze vragen vandaag bij de beraadslaging meegenomen kunnen worden. Wij waarderen de steun van de Staten zeer hierin en dat de gedeputeerde de beantwoording zo snel heeft kunnen doen.

In de eerste fase zijn verschillende tracés en varianten onderzocht. Sommige nieuwe tracés deden mee op grond van

de nieuwe afspraak over bestuurlijke draagkracht, bijvoorbeeld die uit de integrale benadering Holland-Rijnland. Andere tracés kwamen voort uit actieve en creatieve burgerparticipatie en werden via een democratisch besluit van de Staten gelukkig ook in de MER beoordeeld. Je zou kunnen spreken van enerzijds topdowntracés als de N11 West en zoeken naar balans en anderzijds bottom-uptracés Churchill Avenue en het spoortracé. Het belangrijkste is natuurlijk dat er een tracé komt dat de huidige problemen oplost en dat de bevolking en de regio het beste kan dienen in de toekomst.

In die toekomst is dan de huidige overlast op het Churchillaantracé door Leiden verdwenen. Dan stroomt het oostwestverkeer net zo vloeiend als het noordzuidverkeer langs Leiden. Dan is en blijft het goed wonen bij en maatschappelijk onthaasten in de open bufferzone tussen Haaglanden en Leiden, de verbinding van de duinen met het Groene Hart. Het tracé dat er uiteindelijk uitkomt heeft de steun van de betrokken gemeenten (Voorschoten, Wassenaar, Katwijk, Leiden, Zoeterwoude, zelfs Leidschendam en Voorburg spelen mee), en niet alleen van de bestuurders maar ook van de bevolking. Bovendien is het in overeenstemming met de groene ring door Leiden uit het Biodiversiteitsactieplan van deze gemeente en voldoet het aan het programma Mooi Nederland van het Ministerie van VROM. Vooral deze laatstgenoemde waarden zijn zeker zo belangrijk als eventueel berekende miljoenen van de uitvoeringskosten van het tracé.

Met betrekking tot die uitvoeringskosten moet uiteraard op alle punten van de verschillende varianten de vergelijking goed zijn en alles moet compleet zijn opgevoerd, dus met alle aansluitingen op de A4 en A44, het rijkswegennet, de parallelstructuren, de kosten van compensatiemaatregelen voor het teloorgaan van natuur, de toegenomen geluids- en andere milieuoverlast, de vermindering van woongenoot en waardedaling van onroerend goed. Uiteraard wordt dan voldaan aan de eisen van niet horen, niet zien en niet ruiken in Voorschoten en langs de Stevenshof. Gelukkig geeft de huidige crisistijd met dalende prijzen ons ook de mogelijkheid tot zorgvuldige afweging. Aangezien de verschillende varianten van het spoortracé nog onvoldoende zijn onderzocht, kan dit spoortracé daarom beter de eerste maanden gewoon nog meegenomen worden in de MER. En dan was er ook tijd om naar de reële risico's van de ombouw te kijken. Immers, de Hubertustunnel en de tunnel onder het spoor van de Randstadrail zijn recente voorbeelden van het gegeven dat de veilige tunnels zeer goed mogelijk zijn. Ik dank u voor uw aandacht.

De **VOORZITTER**: Dan nu de heer Carpentier Alting namens het recreatiecentrum Vlietland.

De heer **CARPENTIER ALTING**: Namens recreatiecentrum Vlietland vraag ik graag uw aandacht voor het in de afgelopen maand ineens in het rapport eerste fase MER Rijnlandroute gepresenteerde nieuwe tracé voor de Rijnlandroute door de Oostvlietpolder. Dit tracé ligt in tegenstelling tot alle eerder gepresenteerde tracés door de Oostvlietpolder pal tegen het recreatiegebied Vlietland aan waar jaarlijks meer dan 1 miljoen recreanten komen. Hierdoor komt de circa 340 m brede groene buffer met hoge natuurwaarden tussen het Vlietland en de Rijnlandroute geheel te vervallen met alle negatieve consequenties van dien. Indien voor dit tracé gekozen wordt, hetgeen niet ondenkbaar is gezien het feit dat de provincie en Rijk hebben uitgesproken dat dit hun voorkeurstracé is, zal dit een zeer negatieve invloed hebben op het gebruik en de verdere ontwikkeling van dit belangrijke recreatiegebied voor Zuid-Holland. Het deel van Vlietland dat is ingericht voor intensieve recreatie en waar zodoende de meeste mensen komen om te genieten van sport en ontspanning in een mooie natuurlijke omgeving, zal in het geval dit tracé van de Rijnlandroute gekozen en gerealiseerd wordt te maken krijgen met veel geluidsoverlast, stank, luchtverontreiniging en lelijk uitzicht. Het voornoemde schrikbeeld zal ook een zeer schadelijke uitwerking hebben op de tussen de provincie en het recreatiecentrum Vlietland overeengekomen omvangrijke investeringen voor verbetering en uitbreiding van de recreatieve voorzieningen in Vlietland. Opgemerkt dient verder te worden dat het tracé pal langs Vlietland de enige weg, de Hofvlietweg, afsluit waarover Vlietland met auto's bereikbaar is. De aansluiting op de rijksweg A4 van het tracé pal tegen Vlietland aan loopt er verder over gronden in Vlietland, waarvan met de provincie overeengekomen is dat er nieuwe voorzieningen aangelegd worden. Uit het voornoemde blijkt dat dit tracé niet met de vereiste zorgvuldigheid tot stand is gekomen. Dit alles is onacceptabel. Naar verluidt is het in het rapport eerste fase MER Rijnlandroute genoemde voorkeurstracé het resultaat van gevoerd overleg tussen het bestuur van de provincie Zuid-Holland en de minister van Verkeer en Waterstaat. Het tracé langs Vlietland komt voort uit de wens om de Rijnlandroute te laten aansluiten op de Voorschoterweg, zijnde de verbindingsweg tussen Voorschoten en Leiden. Vanaf de locatie waar ruimte is voor de op- en afrit in Vlietland lijkt men vervolgens lukraak gekozen te hebben voor een vervolgtracé door de Oostvlietpolder dat pal tegen Vlietland aan ligt, zonder dat men zorgvuldige tijd genomen heeft om te bezien of dit ook het beste tracé is voor het recreatiegebied Vlietland, de aanwezige natuur alsmede de aansluiting op de A4 en het geplande bedrijventerrein. Als men wat meer tijd had genomen, dan was men tot de conclusie gekomen dat er evidente betere tracés voor de Rijnlandroute in de Oostvlietpolder zijn die ook aansluiten op de Voorschoterweg maar veel minder schadelijk zijn voor het gebruik en de toekomst van het recreatiegebied Vlietland, de natuur in Vlietland en de daarnaast gelegen groene buffer. Op de tekeningen, behorende bij de door de gemeente Leidschendam-Voorburg en het recreatiecentrum Vlietland onlangs toegestuurde brieven aan Gedeputeerde- en Provinciale Staten, staan voorstellen voor tracés door de Oostvlietpolder die alle voornoemde voordelen bieden. Deze tracés komen grotendeels overeen met de tracés die staan in de startnotitie Rijnlandroute uit 2008, het eindrapport Integrale benadering Holland-Rijnland van oktober 2009

en het streekplan Zuid-Holland-West. Burgemeester en wethouders van de gemeente Leidschendam-Voorburg en recreatiecentrum Vlietland hebben u, gezien het voornoemde, met klem gevraagd (hetgeen ik hierbij graag nogmaals doe) om het verder in de MER te onderzoeken tracé pal langs Vlietland te verleggen en te kiezen voor een tracé als voornoemd in de richting van het geplande bedrijventerrein in de Oostvlietpolder, zodat de groene buffer naast Vlietland in stand kan blijven en het recreatiegebied Vlietland een gebied zal blijven waar de inwoners van Zuid-Holland ook in de toekomst van kunnen blijven genieten. Dank voor uw aandacht.

De **VOORZITTER**: Tot slot is het woord aan de heer Meelis namens de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland.

De heer **MEELIS**: Mijn naam is Evert Meelis en ik spreek hier namens de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland over de eerste fase MER. Onze eerste conclusie is dat het rapport van volstrekt onvoldoende kwaliteit is om op basis daarvan alternatieven en varianten te laten afvallen, zogenaamd te trechteren.

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 MER et cetera, zijn nut en noodzaak van de Rijnlandroute toch weer op dubieuze veronderstellingen gebaseerd. Zonder een kritische analyse van bijvoorbeeld het aantal arbeidsplaatsen in 2020, het aantal nieuw te bouwen vierkante meters kantooroppervlakte, het aandeel openbaar vervoer en langzaam verkeer, de groei van het autoverkeer, de woningbehoefte (waar recent nieuwe cijfers over verschenen zijn), de ontwikkeling van de bioscience en de greenport. In strijd met het richtlijnenadvies van de commissie MER is de zevensprong van Verdaas, waarbij de effecten van elke stap zichtbaar gemaakt hadden moeten worden, nauwelijks op een serieuze navolgbare manier toegepast. De effecten voorspellen in de MER is niet serieus te nemen. De effecten zijn grotendeels niet gebaseerd op absolute grootheden maar in plussen en minnen en daardoor volstrekt onbeoordeelbaar. Wat betekent beperkt en wat betekent sterk? In de taartpunten en in de effectvergelijkingstabel worden de effecten meestal beperkt genoemd, waarbij de beoordelingen veelal losstaan van het belang van de aangetaste waarden en ook los van de ruimtelijke omvang van het effect. De verstoring van de weidevogelwijken Papendrechtse en Zuidwijkse Polder wordt beperkt genoemd, hoewel deze polders zeer weidevogelrijk zijn en bekend is dat wegen als de Rijnlandroute vooral de populaties van de kwetsbare weidevogels over honderden meters kunnen decimeren. Ook op basis van de kostenvergelijking valt niet te trechteren, alleen al op basis van de zeer grote onzekerheid met marges van plus of min 30%.

Onze tweede hoofdconclusie is dat in het MER de echte nulplusvariant en het meest milieuvriendelijke alternatief meegenomen moeten worden conform het door u overgenomen richtlijnenadvies van de commissie MER. Wij missen beide en dat kan u later nog aardig opbreken.

Wij hebben sterk de indruk dat men op dit moment geen besef heeft van de effecten van de bezuinigingsgolf die ons in Nederland te wachten staat. Voor gemeenten en provincie is dat rond de 15% volgens de VNG. Ik heb persoonlijk als de financiële man van een groot universitair instituut ervaren wat bothed voor een bedrijf betekent, als je jaar op jaar 2 tot 3% moet bezuinigen. De provincie doet er dus honderd keer verstandiger aan om zo snel als mogelijk is lokaal de problemen op te lossen op een zo goed mogelijke manier. Wij hebben diverse keren al voorstellen gedaan die vele malen goedkoper zijn dan de peperdure Rijnlandroute. Een Rijnlandroute die de problemen op de bestaande route niet oplost; 80 tot 90% van het verkeer is lokaal verkeer. En dat blijft dus ook zo. En verder is het zo dat de financiering van de Rijnlandroute, zoals die thans gedacht wordt, nog verre van rond is en u er dus verstandig aan doet om te kijken naar alternatieven. Ik dank u voor uw aandacht.

De **VOORZITTER**: Dan zijn wij hiermee gekomen aan het eind van de tijd voor de insprekers.

(...)

## **5. VOORSTEL VAN GEDEPUTEERDE STATEN OVER HET RAPPORT EERSTE FASE MER RIJNLANDROUTE (6150)**

**Voorzitter de heer Stoop**

De **VOORZITTER**: Ik heropen de vergadering. Aan de orde is het voorstel van Gedeputeerde Staten over het rapport Eerste fase MER Rijnlandroute. Ik geef het woord aan de heer Loose voor de PvdA.

De heer **LOOSE (PvdA)**: Ik begin met wat voor mij op dit moment letterlijk en figuurlijk het piece de resistance is, het spoortracé. Het was in december 2008 mijn amendement A73 dat ervoor zorgde dat het spoortracé in de MER werd meegenomen. Het spoortracé was fors duurder maar het verschil was in een aantal weken al flink afgenomen. En ik vond dat het verder onderzocht moest worden, omdat er nog veel

onzeker was. Het verschil zou misschien nog wel verder teruglopen. Nu in de eerste fase MER lijkt allereerst dat het spoortracé erg goed scoort. Het wordt niet zo genoemd maar het is, denk ik, zonder meer het meest milieuvriendelijke alternatief. Qua kosten is het verschil met andere tracés echter juist groter geworden. De informatie die wij daarover kregen was eerst uitermate summier, in feite één getal op de laatste bladzijde van een dik pak bijlagen. En vragen daarover werden aanvankelijk op een verwarrende en deels onjuiste wijze beantwoord, bijvoorbeeld boorkosten die kwadratisch zouden toenemen met de tunneldiameter of de stelling dat de tunnel onder de historische binnenstad door zou lopen. In de commissie werd ons daarvoor een aparte informatiesessie beloofd, waar wij alle vragen konden stellen. Ter voorbereiding op die openbare sessie op 17 februari 2010, heeft men de verschillen tussen de MER-cijfers van Haskoning en de quick scan-cijfers van Arcadis nog eens goed doorgerekend. De kosten zijn onder andere toegenomen, doordat de diameter van 11 m naar 12 m moest en doordat kabels en leidingen niet waren meegenomen. Ik kon er geen grote gaten in schieten. Vertrouwenwekkend was in dat verband ook het feit dat de man van Arcadis bij de informatiesessie aanwezig was. Ik heb hem na afloop nog even gesproken en dat versterkte mijn gevoel dat het spoortracé niet echt goedkoper gaat worden. Natuurlijk kan je de vraag stellen of er wel indringend met ProRail gesproken is en of zij niet onnodig moeilijk doen over de risico's. Natuurlijk kun je vinden dat de opslagpercentages erg hoog zijn en dat ze misschien wel lager kunnen. Je kunt ook nog wel een paar onvergelijkbaarheden verwijderen, bijvoorbeeld als het gaat over een parallelstructuur of een dure aansluiting die in andere tracés wel nodig is maar niet in de MER-cijfers is meegerekend. Maar je zou je aan al die factoren rijk moeten rekenen om tot een aanvaardbaar verschil te komen, zoals in mijn amendement begrensd. Je zou ook nog nader kunnen onderzoeken of een gegraven tunnel goedkoper is maar ten eerste viel dat niet in de scope van mijn amendement, waarmee het spoortracé in de quick scan en later in de MER werd meegenomen. Daar ging het over het aangedragen spoortracé en dat was een geboorde tunnel. Misschien heb ik dat destijds verkeerd aangepakt maar nu kan ik moeilijk weer een nieuw onderzoek eisen. En ten tweede, misschien nog wel belangrijker, ook een gegraven tunnel kent risico's en moeilijkheden en zal daardoor waarschijnlijk niet eens veel goedkoper uitvallen. Was het maar mogelijk om het spoor tussen Leiden en Alphen twee jaar uit bedrijf te nemen, dan was er alle tijd om er tegen aanvaardbare kosten een prachtige oplossing van te maken.

Het voorstel om het spoortracé niet verder mee te nemen roept overigens wel de vraag op of het is toegestaan om het meest milieuvriendelijke alternatief halverwege de MER-procedure te schrappen. In de commissie stelde ik dezelfde vraag al over de minimale nulplusvariant. De gedeputeerde antwoordde toen dat de MER-commissie wel zou piepen, als dat het probleem was. Maar misschien is het goed als hij de MER-commissie proactief die vraag stelt, zowel voor de nulplus als voor de NMA.

Maar alles bij elkaar, als het van de MER-commissie mag, kunnen wij leven met het voorstel om het spoortracé nu niet verder mee te nemen. Die conclusie valt mij niet licht, dat kunt u van mij aannemen. Maar ik probeer altijd consistente politiek te bedrijven en het is de logische consequentie van de argumenten en randvoorwaarden in mijn eigen amendement A73. Toch heb ik geen spijt van dat amendement. Het had immers ook anders uit kunnen pakken en we hebben in elk geval weer veel geleerd. Misschien komt die kennis bij volgende projecten weer van pas.

Voorzitter, dan kom ik bij de Churchill Avenue. De gedeputeerde heeft op verzoek van de commissie al toegezegd deze integraal mee te nemen. Daartoe heeft hij in de voordracht de woorden nulplus 3 vervangen door Churchill Avenue. In de toelichting op bladzijde 4 staat er nog bij 'zoals door de initiatiefnemers ingebracht'. Dat alles lijkt mij prima maar ik heb er wel een zorgpunt bij. Ik heb begrepen dat er onderdelen van Churchill Avenue zijn, waarvan nog onduidelijk is of deze van de Tunnelwet mogen. Mocht daar een probleem liggen, dan is het natuurlijk niet de bedoeling dat het hele alternatief onmaakbaar wordt verklaard. Ik zou graag van de gedeputeerde de toezegging horen dat:

1. de invulling in overleg met de initiatiefnemers blijft plaatsvinden;
2. bij problemen met de Tunnelwet zo nodig op onderdelen terugschroefd zal worden.

Om dat allemaal heel helder te krijgen heb ik een amendement voorbereid. Daar is nog een technisch probleem mee, omdat gebleken is dat het eigenlijk een amendement op de toelichting zou zijn. We moeten het zo doen dat eerst de toelichting tot onderdeel van het besluit wordt verklaard want anders klopt niet helemaal. Dus ik kan het amendement pas in tweede termijn indienen.

Er valt veel te zeggen over de al dan niet aanwezige merites van de N11 West en Zoeken naar Balans in alternatieven. Ik zou het kunnen hebben over knelpunten bij Maaldrift, Stevenshof en Voorschoten. Dat wil ik hier niet doen want het is nu niet het juiste moment daarvoor. Maar ik wil wel aandacht vragen voor iets dat in deze alternatieven nu in de MER plotseling veranderd is. De aansluiting op de A4 is naar het zuiden verlegd. Dat heeft grote gevolgen voor het recreatiegebied Vlietland, wat 1 miljoen bezoekers per jaar telt. Ik vraag de gedeputeerde daarom of dat niet anders kan. In een eerder stadium was er veel discussie over de reistijdboten. Die discussie is nu letterlijk platgeslagen, doordat bijna alle varianten qua verkeersoplossend vermogen plus plus scoren. Het bestaat niet dat er geen verschillen zijn. Ik zou hier geen wiskundige verhandeling over klasse-indelingen houden maar het zal ook de leek duidelijk zijn, dat alleen plus plus plus

nietszeggend is. Ik ga ervan uit dat we in de tweede fase de echte cijfers krijgen maar dat haal ik nog niet uit de voordracht. Bovenaan bladzijde 6 is wel het woordje kwantitatief onderstreept maar onder het kopje verkeer gaat het alleen over verkeersveiligheid, de wijze van aansluiten op de A4 en de A44 en nog een paar dingen maar niet over reistijd-baten. Ook daarover heb ik een amendement voorbereid om helder te krijgen dat we dat meenemen in de tweede fase.

En dan nog een punt. Per variant zijn de vastgoedkosten van de te slopen panden berekend maar er is geen inzicht in de tegenhanger daarvan, de herontwikkelingsmogelijkheden die bij elk van de varianten overblijven. Ook al past het misschien niet in de systematiek en de vloeiende ontwikkelingsbaten naar andere partijen, het zijn wel wat schappelijke baten die in de totale afweging zouden moeten worden meegenomen. Ook dat neem ik in mijn amendement mee.

Voorzitter, ik sluit af met een vrolijke noot met een serieuze achtergrond. In de Kid Week Junior van mijn zoon van 10 stond laatst de kop 'Hond tegen kat, zes tegen vijf'. 'Wat is het beste huisdier?' was de vraag. Katten zijn slimmer; 0-1. Ze hebben ook betere zintuigen; 0-2. Honden houden meer van hun baasje; 1-2. Ze zijn al een paar duizend jaar langer huisdier; 2-2. Enzovoorts. De hond wint uiteindelijk door zijn nut met 6-5 want hij kan bommen en drugs opsporen. Zo kun je natuurlijk geen wedstrijd houden. Voor de keuze van een wegtracé zijn om te beginnen goede kwantitatieve criteria nodig maar uiteindelijk kun je die niet, zoals in de wedstrijd tussen kat en hond, in doelpunten optellen. Het ligt ingewikkelder en het wordt een politieke discussie op een hoger niveau en daar kijk ik nu alweer naar uit.

De heer **BLOKHUIZEN (GROENLINKS)**: Wat GroenLinks betreft hoeft de Rijnlandroute niet. Dat zal voor u geen verrassing zijn. Wat ons betreft zijn nut en noodzaak nog steeds niet aangetoond. Verder liggen er nog allerlei plannen, samengevat onder de naam no regret-maatregelen die je zou kunnen uitvoeren om de verkeersproblemen op te lossen. Er is ook geen begin gemaakt met het plan van de heer Elsgeest om het Lammeschansplein aan te pakken, waardoor er al het nodige kan worden opgelost. De tijdswinst is nagenoeg niets in onze beleving. En de schade aan mens en natuur is voor die paar minuten tijdswinst wat ons betreft zonde van het geld.

Voorzitter, ook blijft bij ons hangen dat bij varianten Voorschoten in tweeën wordt gedeeld, het Vlietland recreatiegebied in de herrie komt te zitten en de Stevenshof een hele hoop aan woongenoot verliest.

Maar vandaag, voorzitter, staat de MER ter discussie. Dat is nu eenmaal wat wij vandaag bespreken. Het is tijd voor keuzes en die moeten wij vandaag maken. Het afvallen van de twee nulplusvarianten en de N11 West-variant is begrijpelijk vanwege de leefomgevingseffecten. Die zijn wat ons betreft te zwaar, ondanks dat groepen die vandaag ook op de tribune aanwezig zijn zeggen dat er ook nog wel veranderingen mogelijk zijn en er wordt door deze mensen ook getwijfeld aan de juistheid van alle gegevens en of alles wel is meegerekend. Ik denk dat het college daarop nog de nodige toelichting mag geven.

Het spoortracé, voorzitter. De heer Loose heeft daar al het nodige over gezegd. Het lijkt een veelbelovende variant. Dat vinden wij ook maar in de extra vergadering naar aanleiding van, wat de heer Loose daarstraks ook al noemde, de chaos in de inlichtingenstroom, waardoor wij niet meer goed wisten hoe het nu eigenlijk zat, is wel het nodige duidelijk geworden.

Ook is duidelijk geworden dat het niet alleen over geld gaat maar ook over de risico's, omdat de tunnel over lange stukken onder het spoor door moet. Daar liggen grote risico's. En daarom hebben wij gemeend te moeten zeggen: is dit wel de manier waarop we het moeten doen want als er iets misgaat, is er voor lange tijd een groot probleem in het openbaar vervoer.

Voorzitter, wat ons wel deugd deed is dat het college de Churchill Avenue heeft omarmd als zijnde zijn eigen plan en daarvoor de nulplus 3 heeft laten vallen. Dat vinden wij een goede zaak.

Voorzitter, nogmaals, voor ons hoeft deze Rijnlandroute niet want, zoals wij altijd zeggen, nieuw asfalt trekt nieuwe wielen aan en de vraag is of we dat wel willen. Maar vandaag ligt de keuze voor hoe wij de MER willen zien en of we daarmee akkoord gaan. Graag hoor ik toch nog wel enige toelichting op onze vragen. Ik ben ook benieuwd naar het antwoord van het college op de beide amendementen van de PvdA die de fractie van GroenLinks mede ondersteunt.

De heer **WENNEKER (D66)**: Het debat over de Rijnlandroute kent al een behoorlijk lange historie inmiddels en vandaag wordt aan de Staten het verzoek gedaan om op basis van het rapport Eerste fase MER van de Rijnlandroute de tweede fase, de nulplusvarianten 1 en 2, de N11 West-variant 1 en 3 en het spoortracé te laten vervallen. Met name voor het laatste hebben wij in eerste instantie de onderbouwing gemist, waarop in twee stappen, een aanvullende nota en een presentatie, het college de Staten van meer informatie heeft voorzien.

Voorzitter, het moet mij van het hart dat het hele traject Rijnlandroute allemaal niet vanzelf lijkt te gaan. En dan heb ik het niet over het moeizame verkrijgen van de financiën maar ook terugkijkend naar de betrokkenheid van de ideeëngroep en de gebrekkige onderbouwing van het college, waarop zij gemeend heeft het spoortracé te moeten laten afvallen. Immers, die was naar onze smaak in eerste instantie non-existent. In dergelijke MER-procedures dient helder onderbouwd te zijn waarom tracés die gewoon goed scoren op zaken als milieu en verkeersafwikkelingen, toch zouden moeten afvallen. En dit beeld wordt versterkt, doordat bij de onderbouwing waarom het spoortunneltracé zou moeten afvallen, gesteld is dat het niet kan, omdat het onder de oude historische binnenstad van Leiden door zou gaan. Eind vorige week is bij de presentatie al schoorvoetend toegegeven dat dit eigenlijk is opgeschreven om de beeldvorming over de spoortunnel te beïnvloeden. Dus dat betekent bewust hun negatieve beeld schetsen van het tracé, terwijl het spoortunneltracé niet onder de oude historische stad door loopt. Dat is naar onze mening niet alleen onnodig maar ook onjuist.

Voorzitter, het college heeft het de positief kritische Statenleden dan ook wel verdraaid lastig weten te maken om in te kunnen stemmen met het voorstel om nu het spoortunneltracé te laten afvallen. De twijfel over de onderbouwing werd voornamelijk veroorzaakt doordat er een nogal groot verschil zat tussen de twee berekeningen van Haskoning en de quick scan van Arcadis, namelijk een slordige 300 miljoen euro. Wanneer twee gerenommeerde bureaus tot twee zulke verschillende berekeningen komen, is er een reden om even achter de oren te krabben. Uit de presentatie van Haskoning is gebleken dat Arcadis met de kennis van nu tot een tamelijk vergelijkbare berekening kwam, met name vanwege het grote risico percentage, de boordiameter en de kabels. De verschillen zijn daardoor nogal geslonken. Daar kom ik zo meteen nog even op terug.

Tijdens de commissievergadering heeft de gedeputeerde ook gemeld dat de commissie-Leemhuis zich apart gaat buigen over een oplossing voor de verkeersproblematiek tussen Leiden en Voorschoten. Hierbij wordt gekeken naar de aansluitingen op de Voorschoterweg en problemen, zoals door de heer Carpentier Alting al is aangegeven, bij de Vlietlanden. Mijn vraag daarover is als volgt. Heb ik nu goed begrepen dat de uitkomsten van deze commissie bindend zijn voor Voorschoten? Dat zou een politiek novum zijn want het is aan democratische organen om besluiten te nemen en niet aan commissies. Welke staatsrechtelijke onderbouwing zit daaronder? Het zou wat ons betreft een nieuwe vorm zijn van een staatsrechtelijk bestel dat de commissie een bindende uitspraak doet voor de gemeente. Zou het dan ook een bindende uitspraak zijn voor Zuid-Holland zelf en voor Leiden?

Afrondend, voorzitter, D66 is van mening dat een Rijnlandroute noodzakelijk is vanwege de mobiliteitsproblemen Leidse regio, zeker ook met het oog op de ontwikkelingen op Valkenburg en het Bio Science Park. De beide onderbouwingen van Haskoning en Arcadis komen nu ongeveer uit op een kostenpost van in totaal 900 miljoen euro. Hoe mooi de tunnel ook kan zijn, geboord of gegraven, dat is een bedrag dat in deze zuinige tijden geen reëel bedrag is. Het verschil met de andere varianten is te groot en het weegt niet meer op tegen deze varianten. Laten we ook niet vergeten wat je wel kunt doen met een dergelijk bedrag. Ik noem maar even verbetering van het openbaar vervoer, verbetering van de verkeersveiligheid en het realiseren van de EHS. Voorzitter, ik hoor graag in een reactie van de gedeputeerde antwoorden op mijn vragen.

De heer **VAN DIJK (ChristenUnie/SGP)**: Vandaag zitten wij weer een stap voorwaarts op de lange weg van de Rijnlandroute. Door de trechterconstructie is het aantal tracés inmiddels teruggebracht en ook het aantal varianten. Over het afvallen van de maaiveldvarianten kunnen wij alleen maar positief zijn. Wij zijn ook positief met betrekking tot de communicatie, zowel richting de Statenleden als ook naar de burgerinitiatiefnemers die dat zelf vanmorgen ook hebben verwoord. Dank daarvoor.

Door de veelheid van varianten en het feit dat het voor ons bijzonder moeilijk was, zo niet onmogelijk om de kosten onderling goed te vergelijken, was het aanvankelijk voor de commissie heel moeilijk om een standpunt te bepalen. Maar gedurende de rit werd het duidelijker en voor ons ligt nu het rapport Eerste fase MER. Het opknippen van die MER in twee fasen is verstandig gebleken, omdat er ook met betrekking tot de tracés waarmee wij nu wel doorgaan nog steeds een groot aantal vragen is dat verdere studie vereist. In de tweede fase van de MER zal onder andere ook nog ingegaan worden op de verschillen tussen het IBHR-rapport en het MER-rapport. Ook wat betreft de eventuele mogelijkheden van fasering, indien nodig (want het is niet onze voorkeur, natuurlijk), zal na nader onderzoek in mei 2010 het resultaat tot ons komen.

Over de kostenvergelijking. Met name de bijeenkomst op de 17e februari 2010 was voor mij, en ik denk ook voor vele anderen, zeer verhelderend. Doordat Royal Haskoning en Arcadis nu samen rond de tafel zijn gaan zitten konden de kosten nu voor het eerst goed vergeleken worden. Het verschil tussen beide bureaus is voor onze fractie zeker acceptabel. Duidelijk is voor ons ook geworden dat het spoortracé, hoe je het ook wendt of keert, altijd, ook bij de meest optimistische berekening, veel duurder zal blijven. Natuurlijk vinden wij het ook jammer dat dit tracé dat met betrekking tot natuur en landschap beter, zo niet veel beter, scoort

dan andere varianten, helaas moet afvallen. Alles heeft zijn prijs en daarbij moeten wij wel realistisch blijven want met luchtfietserij komen wij er niet.

Alles afwegend, onder andere ook dat de mogelijkheid toch niet is uit te sluiten dat we onder de binnenstad terecht gaan komen, vinden wij het helaas met pijn in het hart toch onontkoombaar om deze variant erin te houden. En het verzoek van de bedenkers van het spoortracé om tussen nu en de maand mei 2010 toch nog nader onderzoek te doen, lijkt ons ook niet zinvol, omdat het gat van 300 miljoen euro onzes inziens niet echt drastisch verkleind zal worden.

Met betrekking tot de varianten. Wij waarderen het dat de gedeputeerde zijn toezegging die hij in de commissie heeft gedaan om de Churchill Avenue apart op te nemen als een zelfstandige variant, hier gestand heeft gedaan. Ik dacht vanmorgen dat dit misschien komt, doordat hij naar de Romeinen heeft geluisterd. Belangrijk omdat onder andere in de interpretatie van de Europese tunnelwetgeving een grondige bestudering vereist is. Ook de aangedragen varianten met een brug over of tunnel onder de Oude Rijn zijn de studie zeer waard. De varianten van het N11 West-tracé en Zoeken naar Balans lopen pal langs het recreatiegebied Vlietland. Er is al aan gerefereerd. Er zijn ook alternatieven aangedragen met een wat noordelijker planning in de richting van het aan te leggen industrieterrein, waarmee veel schade aan dit recreatieterrein kan worden voorkomen. Onze vraag aan de gedeputeerde, best wel een indringende vraag: staat hij open voor die suggesties?

In de tweede fase van de MER zal nog een behoorlijk aantal knopen moeten worden doorgehakt. De race is dus nog niet gelopen maar wij zijn wel een flinke stap verder. Of het een stap is naar goud, dat zal de toekomst moeten uitwijzen, waarbij wij ook moeten bedenken dat (en het gaat in de politiek anders dan in de sport) wat in de politiek voor de een goud is, voor de ander zilver is en voor de derde zelfs geen brons waard is. Het is wel belangrijk dat het tot nu toe een open en transparant proces is geweest. Wij hopen dat zo te houden. Dat op zich is al winst. En laten we met elkaar de goede baan c.q. het goede tracé blijven kiezen, zodat diskwalificatie achterwege kan blijven.

De heer **BRILL (VVD)**: Aan de orde is het voorstel om in te stemmen met de eerste fase MER Rijnlandroute, het resultaat dat nu op tafel ligt, en de trechtering die op dit moment aan de orde is, het terugdringen van negen naar een beperkt aantal varianten. In de eerste fase zijn er negen varianten uitgewerkt. In het kader van de besprekingen met het Rijk is daaraan toegevoegd de Zoeken naar Balans-variant. Mijn fractie kan met het rapport, zoals dat nu op tafel ligt, prima instemmen.

Dan de trechtering. Voor de tweede fase zal een keuze gemaakt moeten worden om de negen varianten terug te brengen naar een acceptabel aantal dat aan een nader onderzoek zal worden onderworpen. Mijn fractie kan op zich instemmen met het voorstel dat nu op tafel ligt maar wil daarbij wel een aantal opmerkingen maken.

In de eerste plaats het spoortracé. Mijn fractie heeft al eerder laten weten dat het spoortracé niet op de steun van onze fractie kan rekenen vanwege de hoge kosten. Een extra overleg, waarin de vergelijking nog eens is overgedaan, heeft er naar onze smaak toe geleid dat het wel evident is dat er sprake is van een veel duurdere variant ten opzichte van de andere varianten die op tafel liggen. Wij kiezen er dus voor om het spoortracé niet als een variant op te nemen in een nader onderzoek in de tweede fase. Voorzitter, het is hierbij van belang ook nog te wijzen op het risico wat we lopen door een tunnel, aan te leggen, geboord of gegraven, en die te laten lopen onder de spoorwegen, hetgeen extra risico van verzakking met zich meebrengt. Centimeters of millimeters, het lijkt mij in ieder geval een heel hachelijke onderneming en in de berekening zie je ook terug dat een fors bedrag voor risico's wordt opgenomen. Voorzitter, daarbij wil ik er nog even op wijzen dat we de financiering voor de varianten die wij nu op tafel hebben liggen, nog niet eens rond hebben. Dus een extra financiering van 200 of 300 miljoen euro is naar onze smaak niet aan de orde.

De Churchill-variant. In het voorstel, zoals dat gisteren aan ons is verstrekt, komt naar voren dat de nulplus 3-variant is vervangen door de Churchill-variant met alle ins en outs. Dat lijkt ons een goede aanpak. Wij denken dat hiermee recht gedaan wordt aan de inzet van de initiatiefgroep en wij kunnen dan ook van harte met het voorstel instemmen.

Het recreatiegebied Vlietland heeft het college en ook Statenleden uitgebreid gewezen op het feit dat het tracé wel erg dicht langs het recreatiecentrum loopt en dat het logischer zou zijn om het tracé meer naar het noorden te laten leiden, zodat de natuurlijke buffer blijft bestaan en de route en het centrum op een bepaalde afstand van elkaar liggen die groter is dan de afstand die nu in de tekeningen staat. Bovendien zou het eventueel toekomstige bedrijventerrein Oostvlietpolder beter bediend kunnen worden. Voorzitter, mijn fractie kan begrip tonen voor de wens van het recreatiecentrum en wil het college dan ook verzoeken om de mogelijkheden daartoe in fase 2 nader te onderzoeken. Daarbij dient uiteraard rekening te worden gehouden met de daar ergens aanwezige molen en de mogelijke aansluiting van de Voorschoterweg.



Aandachtspunten in de tweede fase. Voorzitter, ik heb in de commissie al een paar punten genoemd. Ik wil er één herhalen. Ik wil graag aandacht vragen voor de kruising bij de Maaldrift, waarbij ernaar gestreefd moet worden om de ruimtelijke inpassing zodanig te laten zijn dat recht gedaan wordt aan de aanwezige natuur.

Voorzitter, tot slot. Mijn fractie wil er bij het college op aandringen om zonder de zorgvuldigheid uit het oog te verliezen, tempo te maken en zo snel mogelijk te komen tot de daadwerkelijke aanleg van de weg. Het bedrijfsleven in de regio, zoals het Bio Science Park en Flora Holland, zit te springen om deze verbinding.

Bovendien wijzen wij ook op de verkeerssituatie in Leiden die nu al nijpend is en voordat de aanleg is gerealiseerd, nog nijpender zal worden en de wensen van het Rijk en de gemeente om te bouwen want dat kan alleen maar als er een weg ligt en niet eerder.

Ik wil nog even iets toevoegen aan hetgeen de PvdA heeft voorgesteld in de amendementen. Het is van twee amendementen nu een amendement geworden. Mijn fractie kan daaraan steun geven, temeer daar het amendementen zijn die naar mijn smaak een uitbreiding zijn van datgene wat wij toch al met elkaar waren overeengekomen.

De **VOORZITTER**: Ingediend is een amendement van de heer Loose en de zijnen onder nummer 118. Het amendement maakt deel uit van de beraadslagingen en wordt vermenigvuldigd. Voor het CDA is het woord aan de heer Verbeek.

De heer **VERBEEK (CDA)**: Het CDA staat positief ten opzichte van de eerste fase MER. Wel wil ik nog een aantal accenten meegeven in de discussie en wil ik nog een paar vragen aan de gedeputeerde stellen.

Het CDA is blij dat de Churchill Avenue nu volwaardig wordt meegenomen. Ik denk dat hier een compliment voor de heer Van der Pol en anderen op zijn plaats is. Het CDA kan zich vinden in het voorstel van GS om het spoortracé, ondanks een aantal positieve elementen, toch te laten vallen vanwege de veel te hoge kosten. Het CDA vraagt nog aandacht voor de omissie in de vijfminutenversie, zoals door de wijkraad is aangegeven. Ik vraag daarvoor aandacht van de gedeputeerde. Ik wil gelijk ook de wijkraad, de Kamer van Koophandel en anderen bedanken voor hun voortdurende inzet om te komen tot een goede ontwikkeling. Het CDA vraagt ook nog aandacht voor het tracé door Voorschoten dat nu gedeeltelijk overkapt wordt en voor een deel een verdiepte ligging zal krijgen. Ik weet dat Voorschoten de rest ook graag overkapt zou hebben. Zij hebben onderzoek gedaan naar de grondexploitatie maar dat is ten enenmale te weinig om die overkapping te realiseren en wij vinden het ook onaanvaardbaar om daar een extra bedrag van 85 miljoen euro tegenover te stellen. Als er geen andere financieringsbron wordt gevonden, dan moet het maar door Voorschoten op deze wijze. Wij zouden het jammer vinden maar wij weten ook dat de bomen niet tot aan de hemel groeien. Uiteindelijk moet de weg een keer aangelegd worden. Het CDA pleit ook voor de halve aansluiting van de Rijnlandroute op de A4, zoals is aangegeven. De gedeputeerde heeft aangegeven dat hij dat ook wil meenemen om de bufferzone zo groot mogelijk te laten.

De heer **MAASSEN (SP)**: De heer Verbeek liet in het verleden in zijn bijdragen altijd duidelijk merken dat hij de Rijnlandroute erg belangrijk vindt om de files aan te pakken. Mijn vraag aan de heer Verbeek is of hij bereid is om honderden miljoenen euro's te investeren in een weg die de files niet aanpakt. Kortom, zou u ermee kunnen leven als er een weg aangelegd wordt die de files niet oplost?

De heer **VERBEEK (CDA)**: Alle files worden nooit opgelost door de aanleg van één weg; laten wij dat als eerste aannemen. Elke verruiming van de wegenstructuur geeft in ieder geval een verruiming van de mogelijkheden maar geeft vaak op een andere plek weer een file. Al met al betekent dat wel dat alle wegen die aangelegd worden leiden tot minder files want anders zouden we geen enkele weg moeten aanleggen. Dan zouden er geen files zijn maar dan zouden er ook geen auto's rijden. Dat moge duidelijk zijn. Dan kan trouwens ook het openbaar vervoer niet rijden. Laten we daar ook even duidelijk over zijn.

De heer **MAASSEN (SP)**: Ik wil de heer Verbeek even wijzen op de vergelijking van de verschillende varianten in voertuigverliesuren, waaruit blijkt dat vrijwel alle onderzochte varianten zorgen voor minder files. Er is echter één variant die geen verschil maakt ten opzichte van de referentiesituatie en één variant die zorgt voor meer voertuigverliesuren. De variant die zorgt voor meer voertuigverliesuren, mijnheer Verbeek, is de N11 West-variant. En de variant die geen verschil aangeeft ten opzichte van de referentie is Zoeken naar Balans. Deelt u met mij de mening dat de nulplusvariant en het spoortracé dus beter zijn om de files op te lossen? En dat wij daar dus voor zouden moeten kiezen?

De heer **VERBEEK (CDA)**: Die mening deel ik niet met u.

De heer **MAASSEN (SP)**: Dat is dus niet in overeenstemming met de feiten uit het rapport.

De heer **VERBEEK (CDA)**: U weet ook dat er dagelijks files staan in Wassenaar die hierbij niet meegenomen zijn. Ik denk dat er in de tweede fase van de MER nog eens heel duidelijk naar die reisbaten moet worden gekeken en wat het oplosbaar vermogen van de wegen is. Ik ga ervan uit dat alles netjes in de tweede fase wordt onderzocht.

De heer **MAASSEN (SP)**: Kortom, als het rapport u geen gelijk geeft, dan moet het nog verder worden uitgezocht en verder vind je gewoon dat u gelijk heeft.

De heer **VERBEEK (CDA)**: Dat is uw mening en dat laat ik graag aan u over. Het CDA vraagt extra aandacht voor de aansluiting van de N11 West vanaf het aquaduct in de richting van de A4, als die gekozen zou worden maar dat moet in de tweede fase worden onderzocht. Het CDA vraagt om daar ruimte te laten voor een bufferzone tussen het recreatiegebied en de Rijnlandroute en zoveel mogelijk op te schuiven naar het toekomstige industrieterrein van de Oostvlietpolder. Graag de visie van GS hierop en graag de toezegging dat u daar in de tweede fase aandacht aan besteedt. Het CDA blijft tegen een gefaseerde aanleg maar, als er gefaseerd zou moeten worden, dan zou het niet die voorziening moeten zijn tussen de A44 en de A4. Verder pleit het CDA voor spoed bij het opstellen van de tweede fase MER om zo vroeg mogelijk in dit najaar al met de uitslag van de tweede fase te komen, zodat we zo vroeg mogelijk tot definitieve vaststelling van een van de tracés kunnen komen. Verder staat het CDA achter het amendement, zoals dat is ingediend door de PvdA. Het CDA wil eindigen met de complimenten voor de inzet van de provincie voor de financiering van de Rijnlandroute en vraagt GS om de inzet met voortvarendheid te vervolgen. Verder denk ik dat het van belang is om zo snel mogelijk tot de aanleg van een Rijnlandroute-variant te komen, omdat de ontwikkelingen van bedrijven en wonen dringend noodzakelijk maken dat er iets gebeurt. En daarom snelheid in het hele proces om zo snel mogelijk tot uitvoering te komen en zo snel mogelijk te zorgen voor mobiliteit voor iedereen, zowel het openbaar vervoer als auto's en vrachtauto's.

Mevrouw **VAN VIEGEN (Partij voor de Dieren)**: Vooropgesteld dat mijn fractie tegen de aanleg van de Rijnlandroute is, zal ik nu nader ingaan op de eerste fase van de MER. De MER is naar de mening van mijn fractie van onvoldoende kwaliteit om op basis hiervan alternatieve varianten te laten afvallen. Ik zal dit nader onderbouwen. Hier is net als met de Rijn-Gouwelijn weer sprake van een enorm prestigeproject dat miljarden euro's kost en waarvan nut en noodzaak nog steeds niet zijn aangetoond en op niet gegronde uitgangspunten gepasseerd. Zo is er rekening gehouden met een onwaarschijnlijk groot aantal arbeidsplaatsen, een onwaarschijnlijk grote hoeveelheid kantoorruimte in de regio en tevens een onwaarschijnlijk klein aandeel van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer en een ongewenste autonome groei van het autoverkeer. Daarnaast is de zevensprong van Verdaas niet serieus toegepast. Elke stap had namelijk inzichtelijk gemaakt moeten worden. Dat is nu niet het geval, terwijl de zevensprong verplicht is bij de uitvoering en uitwerking van regionale nettenanalyses. Ik wil graag van de gedeputeerde horen of hij bereid is om dit nog nader uit te werken. En waarom is het niet beoordeelbaar gemaakt op zijn effecten? De effectvoorspelling van de MER is onbetrouwbaar. De effecten zijn met plussen en minnen aangegeven en niet in absolute grootheden. Daarom zijn deze niet te beoordelen. Er wordt niet vermeld dat de ecologische verbinding tussen de Papendrechtse 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. De verstoring van de weidevogelrijke Papendrechtse en Zuidwijkse polder wordt beperkt genoemd, hoewel deze polders zeer weidevogelrijk zijn en bekend is dat wegen als de Rijnlandroute vooral de populaties van de kwetsbare weidevogelsoorten over honderden meters sterk kunnen doen afnemen. Dit is voor onze fractie onacceptabel. De variant via het N11-tracé doorsnijdt een cultuurhistorisch waardevol weidevogelgebied langs de Stevenshof en de Papendrechtse polder. Dit betreft tevens het grootste beschermde dorpsgezicht van Nederland. In de Oostvlietpolder gaat de Rijnlandroute door een gepland weidevogelreservaat, gedeeltelijk tunnel, nota bene als compensatie voor een bedrijventerrein. Ook dit gebied wordt nu dus weer aangetast. De aantasting van natuur en landschap in de weidevogelrijke Grote Westeinderpolder en de aantasting van het toekomstig weidevogelreservaat in de Oostvlietpolder wordt in de MER zelfs helemaal niet genoemd. Tussen de Stevenshof en de Maaldrift is in de EHS een ecologische verbindingzone gepland. Zoals de Rijnlandroute nu wordt gepland, wordt deze verbindingzone nagenoeg onmogelijk gemaakt. Verder tast de route de zichtlijnen op het landgoed bij Berbice aan en maakt de sloop van tientallen woningen en bedrijven nodig. Dit terwijl is aan getoond dat de bestaande oostwestroute (Lelylaan, Churchilllaan, Europaweg) daardoor niet wordt ontlast. Ook aan de geluidseffectenbeoordeling in het MER kan weinig waarde worden gehecht. Het aantal geluidshinderende adressen is bij het 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 geprognostiseerde hoeveelheid autoverkeer en de gekozen routes. Wat de geprognostiseerde hoeveelheid autoverkeer betreft bestaat bij mij 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. Verder is het een grote tekortkoming dat in het MER de echte nulplusvariant en het meest milieuvriendelijke alternatief niet is meegenomen, terwijl dit wel conform het door u integraal overgenomen richtlijnenadvies van de

commissie MER zou moeten. Dit dient naar de mening van mijn fractie absoluut te worden meegenomen. Mijn vraag aan de gedeputeerde is waarom dit niet is meegenomen. Ook op basis van de kostenvergelijking is het moeilijk om een goede keuze te maken. Zo kost de variant Zoeken naar Balans geen 580 miljoen euro maar 844 miljoen euro, waarin overigens nog niet eens alle kosten zijn meegenomen. Bovendien zijn er nog steeds heel veel grote onzekerheidsmarges van plus of min 30%.

Concluderend: Zowel het plan voor de Rijnlandroute als ook deze eerste fase van de MER is niet goed onderbouwd. In de MKBA is geconstateerd dat de meeste ritten korter zijn dan 10 km. Dit ondersteunt de argumentatie dat de Rijnlandroute helemaal niet nodig is, reden te meer om juist in te zetten op het openbaar vervoer en fietspaden en het terugdringen van de verkeersstromen. Nut en noodzaak van deze weg zijn dus naar de mening van mijn fractie nog steeds niet aangetoond. Mijn fractie is voorstander van een gedegen onderzoek naar de verbetering van de bestaande N206. Dit lost de problemen wel op en spaart het landschap. Mijn fractie zal daarom tegen dit voorstel stemmen.

De heer **MAASSEN (SP)**: De fractie van de SP heeft lang uitgezien naar de MER. Mijn fractie heeft namelijk in het verleden veel kritiek gehad op verschillende onderzoeken die de aanleg van de Rijnlandroute moesten ondersteunen. De SP was van mening dat die onderzoeken geen goede afweging van belangen lieten zien maar vooral waren geschreven om de keuze van de N11 West te onderbouwen. Bij de MER zou dat anders zijn. De startnotitie voor de MER zag er mooi uit en voldeed aan alle eisen die mijn fractie aan eerdere onderzoeken had gesteld. Helaas bleek onze hoop ijdel, voorzitter. Tijdens de extra informatiebijeenkomst vorige week bleek dat er sprake was van opmerkingen die waren opgenomen voor de beeldvorming, zoals letterlijk werd gezegd. Het bleek dat er bewust een onterecht beeld van een spoortunnel werd gecreëerd als zou het gaan om een nieuwe Noord/Zuidlijn met verzakkingen bij historische panden. Voorzitter, daardoor ging ik mijzelf afvragen: wat staat er nog meer in voor de beeldvorming? De publieksversie, dat grote megaging, heet 'De studie in beeld' maar die titel zal waarschijnlijk niets met beeldvorming te maken hebben. Wat wel opvalt in die versie is dat de grafieken van het nulplusalternatief een andere schaal hebben dan die beide andere alternatieven, waardoor dit alternatief er onterecht negatief uitspringt. De gedeputeerde heeft inmiddels per brief aangegeven dat het een foutje was. Of was het beeldvorming? De foto's in diezelfde publieksversie zijn erg illustratief. Dat hoort natuurlijk bij illustraties zo maar het is hier zelfs zo dat hoe minder auto's er op de foto-impressies staan, hoe meer GS het bewuste alternatief wenst, zo lijkt het. Of is dat ook beeldvorming? Op bladzijde 6 van diezelfde publieksversie zijn alle varianten in kosten aangegeven maar ze zijn allemaal een factor 10 duurder gemaakt, omdat er een nul te veel staat. De Rijnlandroute kost ons 6 à 7 miljard euro. Beeldvorming of realiteit? De scores in het onderzoek met betrekking tot de archeologie zijn twijfelachtig. Daarin scoren alle alternatieven even slecht.

Een korte blik op de archeologische waardenkaart leert echter dat de archeologische waarden voor de N11 West- en het Zoeken naar Balanstracé groter zijn dan bij de andere varianten. Navraag bij archeologen onderschrijft dat. En mijn fractie heeft daar verder uit geleerd dat er op het N11 West- en Zoeken naar Balanstracé belangrijke archeologische vindplaatsen zijn, zoals buitenplaats Vredehoef met de Renaissancetuin en de middeleeuwse Nicolaaskapel. De enige reden voor de negatieve archeologiescores bij alle varianten bleek het feit dat voor elke variant grondboringen nodig zijn. Maar op dezelfde bladzijde van het rapport blijkt al dat dit onderzoek overbodig zou kunnen zijn voor de nulplusvarianten en voor het stuk van de N206 bij Katwijk. De opsteller van het rapport weet echter niet of dat wel zo is en scoort daarom maar alle varianten even slecht, waardoor er weer geen goede vergelijking is te maken. Beeldvorming?

Voorzitter, als je verder kijkt dan zie je dat in de woningen die last krijgen van de weg eventjes voor het gemak is vergeten dat Voorschoten inmiddels de Kringwijk heeft gebouwd die direct aan de N11 West en het Zoeken naar Balans-tracé grenst en die daar extra last van krijgt. Dat is niet meegenomen in het rapport. Hoe haalbaar zijn nog de resultaten van deze MER?

Kijkend naar de verschillende alternatieven, voorzitter, valt mij het volgende op. Zoeken naar Balans en de N11 West-varianten 3 en 1 scoren het slechtst op de criteria van de natuurlijke omgeving. Variant nulplus 1 scoort daar het beste. Toevallig is dat de variant waar de SP al jaren voor pleit. Gebieden met belangrijke natuurwaarden, zoals de Stevenshospolder en de Oostvlietpolder, de Vlietlandpolder en de Ommedijkse polder worden hiermee gespaard. Op barrièrewerking scoort het alternatief als enige negatief. Dat zou volgens mijn fractie met twee fietstunnels voor een belangrijk deel verholpen kunnen worden. Mijn fractie is er dus voorstander van dat dit alternatief wordt meegenomen in de tweede fase van de MER.

En dan komen wij meteen bij een probleem. In de MER moeten de nulvariant en het meest milieuvriendelijke alternatief worden meegenomen. De heer Loose refereerde daar al aan. Hoe had het college dat gepland? En hoe ziet het college de nulplus 1 en de spoortunnel in dat licht? Zijn die te kwalificeren als de nulvariant en het meest milieuvriendelijke alternatief? Afhankelijk van het antwoord overweegt mijn fractie om hiervoor een amendement in te dienen.

Voorzitter, deze MER onderbouwt een standpunt dat de SP al jaren huldigt, namelijk dat de aanleg van wegen zorgt voor meer auto's. Zoeken naar Balans en de N11 West, dus het aanleggen van een nieuwe weg, trekt extra verkeer aan, waardoor de files op de Rijnlandroute en de A4 uiteindelijk alleen maar groter worden, zo lees ik in het rapport. Dit lost de files dus niet op en dan staat over twintig jaar de heer Verbeek of zijn opvolger hier weer te discussiëren over een nieuwe weg, omdat er weer files zijn. Kortom, aan deze ratrace moeten wij nu een einde maken en ik vraag u nu dus te zorgen voor echte alternatieven.

Voorzitter, ik wil tot slot ingaan op de mogelijke bijdrage van het Rijk aan het alternatief Zoeken naar Balans. In de integrale benadering Holland Rijnland is sprake van een totaalprijs van 844 miljoen euro. In de MER wordt voor hetzelfde alternatief maar 580 miljoen euro gescoord. Volgens de gedeputeerde wordt dit verschil veroorzaakt door het al dan niet meer rekenen van de verbreding van de A4. Dit betekent dus dat 264 miljoen euro van de rijksbijdrage naar de A4 gaat, een verbreding die volgens de MER bij elk alternatief, zelfs bij de referentiesituatie, nodig is. Dus dat is gewoon rijksgeld voor een rijksweg. De rijksbijdrage voor de Rijnlandroute is dus niet meer dan 158 miljoen euro. En met de 117 miljoen euro van de regio en de provincie erbij hebben wij nu dus in totaal 275 miljoen euro beschikbaar voor de Rijnlandroute. Dat betekent dat van alle varianten die in dit rijtje staan alleen nulplus 1 haalbaar is en dan kunt u die fietstunneltjes er van mij meteen even bij doen. Het lokale probleem moet je lokaal oplossen. En laten we daar nu zo snel mogelijk mee beginnen.

De **VOORZITTER**: Voor een reactie op de gemaakte opmerkingen en gestelde vragen is het woord aan gedeputeerde Van Dijk.

Gedeputeerde **VAN DIJK**: Dank u wel, voorzitter en leden van de Staten voor de zorgvuldigheid waarmee u dit proces in deze fase van dit ingewikkelde dossier weer samen bespreekt, zodat wij daarover met elkaar in overleg kunnen gaan. Een zorgvuldig proces moeten wij misschien ook wel zeggen want het heeft dan wel wat meer tijd gekost om meer varianten mee te nemen, ze verder en intensiever te onderzoeken en pas in een later stadium te trechteren. Dat is inderdaad gebeurd. Maar ook een zorgvuldig proces in termen van dat wij de MER de MER laten en de IBHR de IBHR en dat wij duidelijk met elkaar hebben afgesproken dat een bestuurlijke voorkeur, zoals die in de IBHRstudie was gemaakt, geen consequenties heeft voor het MERtraject en dat alleen de MER hier in deze Staten het document is, op basis waarvan uiteindelijk een tracébesluit zal moeten worden genomen. Goed dat wij die afspraak met elkaar gemaakt hebben. Ook een goed traject, denk ik, in de zin van de interactiviteit. Het is een open planproces. Het geeft natuurlijk spanning want er moeten veel belangen gewogen worden. Belangen die geraakt worden van bewoners, van bedrijven, van omwonenden, van natuurorganisaties die natuurlijk ook hun inzichten en visies en meningen en belangen op tafel leggen en dat kan conflicteren, zeker als het tot besluitvorming lijkt te komen in een trechteringsmodel. Want zolang het onderzoek is, kun je het nog wel met elkaar uithouden en dan komt alles op tafel. Maar, het heeft ook twee varianten opgeleverd. Het spoortracé en het Churchill Avenue-tracé komen rechtstreeks voort uit die interactie met de burger. Dan kun je dus zeggen dat het een rijk proces is geweest, dat er niet alleen maar in ingenieursoplossing bedacht wordt maar dat er duidelijk gekeken en geluisterd is naar de mening van de omwonenden en al die andere betrokkenen. Wat kan dat in het proces betekenen en kunnen wij die varianten dan ook meenemen in de MER?

Maar nu naar vandaag. Willen we verder komen, wil het ooit naar het moment komen dat er nog eens een weg wordt aangelegd, een eerste spade in de grond, een lint doorgeknipt, dan moet er getrechted worden. We hebben veel onderzoek gedaan en hoe meer onderzoek er komt, hoe meer vragen er weer uit voortkomen. Ww moeten daar natuurlijk verstandig mee omgaan maar we moeten ons ook realiseren dat hier de wet van de afnemende meeropbrengsten geldt. Je kunt heel veel onderzoeken maar het eind van het liedje is dat je wel meer weet maar dat er nog niet meer gebeurt. Inzicht zonder handeling geeft geen verandering. Dus erkennen dat er meer onderzoek nodig is, ja natuurlijk want je moet scherp blijven.

Op een gegeven moment (daarin was de vergelijking met de hond en de kat wel adequaat) moet je alle zaken goed op een schaalte leggen maar niet alles is te kwantificeren. Kwalitatieve en kwantitatieve gegevens bij elkaar nemend moeten we het maar zo doen. Als we dat stadium niet met elkaar bereiken, zal er dus nooit wat aangelegd worden. En dan doen wij onrecht aan al die voorstanders van de weg die al jarenlang vragen: wanneer doen jullie nu eens iets aan de mobiliteit in deze regio. We hebben heel lang aandacht besteed aan iedereen die roept dat het anders moet. Meer varianten en nog meer onderzoek enzovoorts. Maar er is een grote zwijgende meerderheid en misschien ook wel een sprekende meerderheid hier in de Staten die zegt 'gebeurt er nog eens wat?'. Wanneer is het klaar? Daarom is het fijn dat wij vandaag dat moment kunnen bereiken, waarop wij iets dichterbij de uitvoering kunnen komen, als wij de trechtering afronden. Het spoortracé is wat dat betreft een voorbeeld. Ik denk dat de heer Loose met zijn terugblik op het proces dat nog eens treffend heeft gereleveerd. Persoonlijk denk ik dat het een belangrijk punt voor u is geweest om dat er bij te doen. Ik was daar niet voor als vertegenwoordiger van GS. GS hebben altijd gedacht dat niet te moeten doen op basis van alle gegevens. De Staten hebben besloten om dat toch zorgvuldiger en nauwkeuriger te doen. Voor dat proces hebben wij een jaar lang de tijd genomen.

En dat is er nu. Ik vind het dan ook veelbetekenend dat u, die zo scherp op de bok heeft gezeten, nu ook zegt dat u tot conclusies kunt komen met alle gegevens die er zijn. Als we het meten aan zijn eigen motie, 50 miljoen euro als grens, weet ik dat we er dik overheen zullen gaan. Kortom, dat spoortracé, of het nu gegraven wordt of geboord, hij zal significant duurder zijn. En dat geldt is er niet. En als het er is, dan geldt inderdaad de afweging dat je het ook voor zoveel andere dingen kunt inzetten. En moet het dan ingezet worden voor dit project? Het is dus fors meer dan het kader, zoals dat was meegegeven in de motie Loose. Ik ben blij dat de Staten, als ik in de eerste termijn goed geluisterd heb, ook daaraan de conclusie gaan verbinden dat deze variant niet in de tweede fase mee zal moeten lopen. Dat betekent dus dat we de trechtering op een goede manier kunnen afronden en dat wij van negen varianten naar vier gaan. Dat is een aanzienlijke verlichting. De maaiveldvarianten gaan eruit, de varianten die eigenlijk geen probleemoplossende werking hebben laten wij liggen en wij concentreren ons op Zoeken naar Balans, de twee N11 West-varianten en de Churchill Avenue. Ik zeg het nu maar heel helder en duidelijk hier. In de commissievergadering van 17 februari 2010 heb ik meteen toegezegd, laten we nu die Churchill Avenue nemen, zoals die door Van der Pol en de initiatiefnemers op tafel wordt gelegd, niet zoals wij hem bedacht hadden, geamendeerd eigenlijk in variant 3 van de Nulplusvariant is het nog niet wat door de ideeëngroep op tafel is gelegd, dus laten wij het voorstel van de ideeëngroep nemen. Dat gaan wij dus wat mij betreft ook doen. En de precisering die de heer Loose in zijn amendement geeft om dat nog scherper te doen kan ik ondersteunen. Wat mij betreft gaat dus de Churchill Avenue naar de tweede fase van de MER met de kanttekening uit het amendement dat het niet zo kan zijn dat, als straks blijkt dat de tunnelwetgeving zegt dat we die twee keer drie wegvakken op de Churchill Avenue niet zouden kunnen realiseren, dus geen weefmogelijkheid zouden hebben vanwege de tunnelwetgeving, dat niet betekent dat daarmee die variant meteen van tafel is. Dat laten wij u natuurlijk zien en daar moet helderheid over komen want dat kon in fase 1 nog niet verkregen worden. Verkeer en Waterstaat wilde daar nog geen uitspraak over doen. Dat moet nu in de tweede fase wel komen. Als dat niet kan, dan blijft er natuurlijk een variant over met twee keer twee, waarin je niet kunt weven maar waarin je ook geen aansluiting hebt op Leiden. Dat maakt deze variant natuurlijk ook zo interessant, dat je op de Churchillaan een extra aansluiting krijgt met Leiden, waardoor die aantrekkelijk kan zijn, ook voor de verkeersontnemende werking in de stad zelf. Wat dat betreft mijn toezegging voor de Churchill Avenue. We vergeten variant 3, wij doen de Churchill Avenue en mocht blijken dat de tunnelwetgeving dat weven niet toestaat, dan gaan wij door met twee keer twee wegvakken. Wat is er nog meer gezegd over de Churchill Avenue? Eigenlijk alleen nog dat ik eerder naar de Romeinen had moeten luisteren. Maar daar was ik met Paulus ook al terechtgekomen: alle dingen te onderzoeken en het goede te behouden. Dus dat zal u aanspreken meneer Van Dijk.

Dan de N11 West en Zoeken naar Balans. Bijna door iedereen is de inspraak van de heer Carpentier Alting genoemd en is gevraagd hoe het nou precies zit bij het recreatiegebied Vlietland. Is dat een verrassing? Ligt het er niet te dicht tegenaan? Waardoor het in de varianten zo dicht daar naartoe is gekomen, heeft te maken met één punt en dat is: als je een hele of een halve aansluiting wilt maken op de Voorschoterweg, dan moet de weg naar het zuiden buigen in de richting van het recreatiegebied. Dat kan niet anders. Anders is de ruimte te klein, zeggen de ingenieurs. Als je dat niet doet, dan ontstaat er een heel andere situatie. Voor die keuze staan wij. En daarbij is ook al gevraagd wat de rol van mevrouw Leemhuis daarin is. In de stuurgroep van Rijn-Gouwelijn kwamen wij er niet uit of het nu de aansluiting op de Voorschoterweg moet zijn of via een bypass over de Europaweg. Dus hoe komt Leiden straks op de A4? Via de Europaweg of via een aansluiting op de Voorschoterweg en dan de Rijnlandroute? Daarover hebben wij nog geen knopen kunnen doorhakken. Wij werden het er niet over eens. Ik was zelf ook niet bij machte om daar een uitspraak over te doen op dat moment, zo toen hebben wij mevrouw Leemhuis-Stout in haar hoedanigheid van ambassadeur van dit project gevraagd of zij daar eens naar wil kijken. Zij gaat dat in het eerste kwartaal van dit jaar ondernemen. Zij zal gesprekken hebben met de gemeenten, met belanghebbenden, natuurlijk ook met Verkeer en Waterstaat. Dat advies biedt ze uiteindelijk aan aan GS want GS zullen een beslissing moeten nemen daarover. Het is niet de raad van Voorschoten of de raad van Leiden die daarover een beslissing neemt. Haar rol zal een bemiddelende zijn maar wel in die zin dat wij tegen elkaar in de stuurgroep over de Rijnlandroute hebben gezegd dat wij daarmee dan wel de discussie eindigen. We gaan niet eindeloos die discussie doorzetten. Dan kan het best zo zijn dat de raad van Voorschoten daar zijn eigen opvattingen over heeft. Die zal hij dan ook zeker hier inbrengen te zijner tijd maar met het advies dat mevrouw Leemhuis-Stout uitbrengt doen wij het in de stuurgroep voorlopig als de beste oplossing. Dat advies wordt aan mij als portefeuillehouder aangeboden en dan moet ik dat natuurlijk weer verder geleiden via GS naar u toe.

Bij het recreatiegebied Vlietland speelt verder nog mee dat, als je de weg naar het noorden verlegt, je wel gevaarlijk dicht tegen de molen aan komt bij Zoeterwoude. Dat is ook niet ideaal want volgens Zoeterwoude heeft dat natuurlijk ook weer allerlei negatieve effecten. Dus dan moet je het ene kwaad tegen het andere kwaad afwegen. Daarom zou ik ook nu willen zeggen dat ik het vraagstuk meeneem naar de tweede fase van de MER en het daar goed uitzoek.

We bekijken de opties van de weg tegen het recreatiegebied aan en alle optimaliseringsmogelijkheden die er zijn om de weg wat naar het noorden te verschuiven, waardoor hij niet zo dicht tegen het recreatiegebied

aan komt te liggen en mogelijkwerwijs heel dicht naar het bedrijventerrein in de Oostvlietpolder komt en de buffer dus gemaximaliseerd kan worden. Ik begrijp dat u dat graag wilt. Ik zal dat meenemen in de tweede fase van de MER en dan ook de gegevens daarover voorleggen. Maar u moet dan wel in de gaten houden dat ik het dan ook moet meewegen tegen die twee andere aspecten: hoe gaat de aansluiting bij de molen op de A4 en hoe zal het uiteindelijk moeten met aansluiting op de Voorschoterweg? Dat zijn dat twee elementen die ik mee moet wegen. Ik zal zorgen dat de inhoudelijke informatie op tafel komt, zodat u kunt meekijken.

Dan zijn er amendementen aangekondigd door de heer Loose. Van de Churchill Avenue heb ik gezegd: akkoord, geen probleem. Ook akkoord met wat u zegt over de tunnelwetgeving. Dan hebt u nog gevraagd of ook de verkeersbaten en de reistijdwinsten straks in de tweede fase van de MER gekwantificeerd kenbaar kunnen worden gemaakt. Ik zal mijn uiterste best daarvoor doen. In de IBHR is daar al een eerste aanzet voor gegeven. En op het niveau van de tweede fase MER zal ik proberen dat nog verder te actualiseren en concreet te maken, zodat wij van de beste cijfers gebruik kunnen maken die we op dat moment kunnen bieden.

Dan hebt u nog gevraagd hoe het zit met de baten want voor die verschillende tracés zal er toch ook in de sfeer van gebiedsontwikkeling nog wel iets boven de streep te boeken zijn. In de eerste fase van de MER hebben wij ECORYS al een onderzoek laten doen en die heeft voor de verschillende varianten in kaart gebracht waar gebiedsontwikkelingsmogelijkheden zouden liggen, als je een weg op een bepaalde manier inpast om zodoende ook baten te kunnen genereren voor die inpassing. U begrijpt dat Voorschoten daar ook zeer geïnteresseerd in was. En dat is nauwkeurig met de gemeenten in kaart gebracht. Maar verwacht u daar niet te veel van, zou ik willen zeggen. ECORYS komt tot de conclusie dat er tussen de 12 en 24 miljoen euro aan baten aan gebiedsontwikkeling op tafel zou kunnen komen. Toen dit werd gepresenteerd in de stuurgroep Rijn-Gouwelijn, was de eerste reactie van Voorschoten dat ze daar nog eens even goed naar wilde kijken. Toen bleek in Leiden en in Voorschoten dat een aantal van die locaties al lang ingeboekt staan, omdat ze van het grondbedrijf zijn en dus niet als extra baten gezien mogen worden. Dus dan kalft het alweer af. De nauwkeurigheid waarmee het gebeurd was en de betrokkenheid van de gemeenten, het inzicht in als wij het hier onder het maaiveld leggen of als wij het daar overkappen, dan zal daar nog wat ontwikkeld kunnen worden, dat erodeert dan alweer. Dus stelt u zich daar niet te veel van voor. Referentiegetal, Sijtwendetunnel heeft indertijd ongeveer 20 miljoen gulden aan baten opgebracht. Dat kon vooral geboekt worden omdat de gronden om niet zijn ingebracht door Verkeer en Waterstaat, de provincie en de gemeenten. Dat is niet het bedrag waarvan je zegt dat je er de oorlog mee kunt winnen. Ik zal dus straks bij de verschillende varianten laten zien waar mogelijkwerwijs gebiedsontwikkelingsbaten zouden kunnen zitten. Wat we niet kunnen doen in het amendement, dat misverstand wil ik graag vermijden omdat u in de toelichting spreekt over maatschappelijke baten die allemaal in kaart gebracht worden; daar is een MER niet voor. Dat hebben wij bij de MKBA gehad. Dus ik kan niet alle maatschappelijke kosten en baten in beeld brengen. Ik ga ervan uit, mijnheer Loose, dat u bedoelt dat wij vooral naar de gebiedsontwikkelingsbaten moeten kijken. Dat zal ik meenemen.

De heer **MAASSEN (SP)**: Voorzitter, ter interruptie een korte vraag. De gedeputeerde maakt een vergelijking met de Sijtwendetunnel en zegt dat die 20 miljoen gulden opleverde. Als ik even snel reken, dan is het 12 miljoen euro meer, dus wat is nu precies het nut van deze vergelijking? Dat geeft toch alleen maar aan dat het hier best redelijk staat?

Gedeputeerde **VAN DIJK**: Wat ik probeerde te zeggen is dat ik ten eerste het onafhankelijke onderzoek van ECORYS te berde heb gebracht (die het gebied is langsgedaan en gescand heeft) en ten tweede een ervaringsgegeven rond een bestaande tunnel en wat dat dan heeft opgeleverd, om mijn waarschuwing te onderbouwen 'verwacht er niet te veel van'. Meer heb ik er niet mee bedoeld.

#### **Voorzitter de heer Franssen**

De heer **MAASSEN (SP)**: Maar 12 miljoen euro aan opbrengst. U kunt toch eigenlijk iedere euro gebruiken, gezien het enorme gat dat u nog in de financiën heeft?

Gedeputeerde **VAN DIJK**: Ik kan elke euro goed gebruiken en als u mij nog meer wilt aanreiken, dan sta ik daar zeer voor open. U trekt uw eigen portemonnee. Dat is de beste bijdrage die ik vanmiddag kan krijgen. Ik ben de SP daar zeer dankbaar voor en zal dat in de analen straks weer terugzoeken. Daarom zeg ik het ook maar even want in de verhandelingen lees je nooit wat er non-verbaal gebeurt: de heer Maassen van de SP wilde zijn eigen portemonnee trekken. Dat doet mij deugd.

Dan zijn er nog vragen gesteld over hoe het precies zit met het meest milieuvriendelijke alternatief en de nulvariant. In de eerste fase van de MER is er eigenlijk nooit sprake van een meest milieuvriendelijk alternatief, het MMA. Straks in de tweede fase moeten wij dat laten zien. De heer Maassen zegt eigenlijk dat het spoortracé het meest milieuvriendelijke alternatief is. Nee, want wij mogen in de eerste fase trechteren,

omdat wij alleen maar varianten mee hoeven te nemen die ook redelijkerwijs uitvoerbaar zijn. Wij hebben geconstateerd, en ik heb dat ook in de toelichting op het voorstel uitvoerig beschreven, dat dit met het spoortracé niet aan de orde is vanwege de hoge kosten en de grote onbekende risico's. Kortom, dat spoortracé mogen wij laten vallen. Is daarmee het MMA vervallen? Nee, want wij hoeven formeel pas een MMA te definiëren in de tweede fase.

Dan de referentievariant of de minimale variant of de nulvariant. In de eerste fase van de MER is uitvoerig beschreven wat die referentievariant is, want zo wordt hij genoemd. En telkens is daar ook aan gemeten. Als er een plus, een min of een dubbele plus werd gegeven, dan werd er gemeten ten aanzien van de referentievariant. In die zin voldoet de MER dus aan de formele voorschriften en hoeven wij dus ook niet te zeggen dat er een nulvariant is. Door sommigen wordt dat beschreven als je moet niets anders doen als alleen het Lammeschansplein oplossen want dat is de nulvariant.

Nee, zo is dat niet. Dat was nul plus 1 maar de verkeersoplossende werking daarvan is weer niet buitengewoon, zoals u gezien heeft. Overigens zal de heer Maassen dat ontkennen. Ik baseer mij op de gegevens in de MER-studie.

Dan is nog gevraagd naar de zevensprong van Verdaas die niet gevolgd zou zijn. In paragraaf 3.2 van de MER-studie is dat uitvoerig behandeld, stap voor stap, en ook van een eindconclusie voorzien. Het verwijt dat wij daar niet bij stil hebben gestaan, is ook al in de commissie aan de orde geweest. Mevrouw Van Viegen was daar niet maar ik geef u dat terug. Ik weet niet of het overkomt maar dan heb ik het in ieder geval hier gezegd.

Dan hebben de heer Verbeek en de heer Brill nog gevraagd naar Maaldrift. U kent het standpunt van de provincie. Wij zijn van mening dat we met een halve aansluiting op Maaldrift prima uit de voeten zouden kunnen. Vanuit de verkeersoplossende werking is er geen reden om daar een hele aansluiting te maken. Het gaat om ongeveer tweeduizend voertuigbewegingen in de modellen. Maar dat is niet het echte argument voor Verkeer en Waterstaat want Verkeer en Waterstaat wil een volledige back-up hebben voor calamiteiten op de A4 of de A44, zodat die twee wegen niet alleen via de Beneluxbaan en de Sijtwendetunnel bereikbaar zijn naar elkaar toe maar ook onder Leiden. Of wij het nu willen, wij trekken daarin samen op met Wassenaar want op dat punt zijn er partners, het is een voorwaarde van het Rijk geweest om tot financiering te kunnen komen. Financiering ja maar alleen bij een hele aansluiting. Toen dat op tafel kwam, hebben wij gezegd dat we het dan ook willen hebben over de plek waar dat knooppunt komt. En toen zijn wij een optimaliseringslag gaan doen. We hebben het knooppunt zoveel mogelijk naar het noorden geplaatst, dus bijna tegen het Valkenburger Meer aan en de ontwerpsnelheid in de kruisbogen is verlaagd naar 50 km, waardoor ook de snelheid op de A44 uiteindelijk omlaag moest naar 100 km. Dat heeft het Rijk geaccepteerd en daardoor kon het ruimtebeslag bij Maaldrift beperkter blijven dan aanvankelijk gepland. Nu is er in alle ontwerpen ook een mogelijkheid voor een ecopassage en in de tweede fase van de MER zullen wij ook daarover hopelijk meer weten. Haaglanden en de gemeente Wassenaar hebben in elk geval op zich genomen dat zij daarnaar zullen kijken om te zien of zij mogelijk ook daarvoor al met een oplossing kunnen komen. U weet dat dit ecoduct niet hoort bij de scope van de Rijnlandroute maar dat het wel een opdracht is die Haaglanden en Wassenaar zich gesteld hebben om mogelijk tegelijkertijd te realiseren. U hebt in elk geval de conclusie getrokken dat u in de ontwerpstructuurvisie en in de discussies over Valkenburg ruimte heeft willen laten, en het planologisch ook al mogelijk heeft gemaakt dat daar een ecoduct zou kunnen komen. Wat dat betreft is het ruimtelijk planologisch huiswerk al gedaan.

De **VOORZITTER**: Mag ik u even onderbreken? Hoe lang denkt u nog nodig te hebben?

Gedeputeerde **VAN DIJK**: Ik ben aan het laatste punt, mijnheer de voorzitter.

Dan hebt u mij nog opgeroepen om tempo te maken. De heren Brill en Verbeek hebben dat met name gedaan. Ik wil heel graag proberen om aan het eind van dit jaar de tweede fase MER af te ronden en dan begin volgend jaar, in ieder geval voordat er verkiezingen zijn, tot een tracébesluit te kunnen komen. Dank u wel, voorzitter.

De **VOORZITTER**: Dan zijn wij toe aan de Staten in tweede termijn. Ik zie de heer Loose zich al prepareren.

De heer **LOOSE (PvdA)**: Voorzitter, ik dank de gedeputeerde voor zijn beantwoording. Ik heb nog twee vragen over. Ten eerste naar aanleiding van wat hij zei over Vlietland en de manier waarop dat wordt meegenomen en de keuzes die daarin worden gemaakt. Ik zou hem willen vragen om toe te zeggen dat hij de Staten of de commissie MKE in de loop van het verdere proces proactief zal informeren, ook tijdens het proces, over de keuzes die hij daar maakt, zodat wij, waar nodig, daarin mee kunnen denken. En ten tweede; ik begrijp zijn redenering over de nulplusvariant en de MMA maar ik herhaal toch mijn vraag of het niet zinvol zou zijn om die redenering vooraf proactief bij de MER-commissie te toetsen en niet af te wachten

totdat de MERcommissie daar eventueel iets over zou zeggen. Je kunt dat maar beter van tevoren zeker weten, dan dat je later wordt teruggefloten.

Verder is inmiddels mijn amendement ingediend en verspreid. Nog even een klein stukje toelichting daarop. Qua techniek was het nodig om de toelichting eerst onderdeel te maken van het besluit. Dat is het eerste deel van het amendement. Dan is er een tweede stuk over de Churchill Avenue en een derde stuk over de baten. Die drie stukken zullen afzonderlijk in stemming worden gebracht. Ik wijs nog op één ding. In de kop staat nog Churchill Avenue maar dat dekt de lading niet helemaal meer want het gaat over de Rijnlandroute als zodanig.

*INGEDIEND IS:*

**Amendement 118/6150 (Rijnland route)** van de leden Loose, Van Dijk, Verbeek, Brill, Maassen, Wenneker en Blokhuisen.

“Provinciale Staten van Zuid-Holland, in vergadering bijeen op 24 februari 2010 ter behandeling van Statenstuk 6150

(agendapunt 5) inzake het rapport eerste fase MER Rijnlandroute,

Besluiten het voorliggende ontwerpbesluit als volgt te wijzigen c.q. aan te vullen:

I. Aan het besluit een onderdeel 3 toe te voegen, luidende: De inhoud van de toelichting integraal deel uit te laten maken van het onderhavige besluit”;

II. In hoofdstuk ‘2. Aanpak tweede fase MER’ van de bij dit besluit behorende toelichting onder het kopje ‘Nulplus’ de drie daaronder gestelde aandachtspunten te vervangen door de volgende tekst:

‘Churchill Avenue

De Churchill Avenue is op veel punten vergelijkbaar met de in de eerste fase MER onderzochte nulplus 3-variant, maar kent ook een aantal duidelijke verschillen. Die hebben o.a. te maken met een ruimere interpretatie van de Europese en nationale tunnelwetgeving met betrekking tot in- en uitvoeringen bij aansluitingen. Mochten hier problemen uit voortkomen, dan zal niet geconcludeerd worden dat de variant niet maakbaar is, maar zal naar alternatieve uitvoeringen worden gekeken. De invulling van de Churchill Avenue-variant zal in overleg met de initiatiefnemers plaatsvinden.

Onderzocht zal moeten worden wat eventuele problemen zijn met verkeershinder tijdens de realisatie en wat de mogelijkheden zijn om die te beperken.

Daarnaast zal onderzocht moeten worden hoe de aansluitingen van de Rijnlandroute op de A4 en de A44 verkeerskundig functioneren, ook in samenhang met nabij liggende kruispunten. Dit is in de eerste fase onvoldoende duidelijk geworden.

III. In hoofdstuk ‘2. Aanpak tweede fase MER’ van de bij dit besluit behorende toelichting vóór de alinea ‘In de tweede fase zal een aantal aspecten... moeten krijgen’ de volgende alinea in te voegen:

‘In de tweede fase zullen per alternatief en per variant in elk geval de volgende baten kwantitatief worden geïventariseerd:

Reistijd-baten (in minuten en in euro's, op minimaal hetzelfde detailniveau als in het voorlopige onderzoek in de MKBA).

De maatschappelijke baten van (her)ontwikkelingsmogelijkheden die eruit resulteren.’

Toelichting bij onderdeel II:

Technische aanpassing: in de toelichting was op twee plaatsen nulplus 3 vervangen door Churchill Avenue, maar op bladzijde 6 van de toelichting was het kopje ‘Nulplus’ blijven staan. Ook in de tekst heeft dit consequenties.

Dit amendement maakt expliciet, hoe eventuele problemen met tunnelwetgeving zullen worden opgevangen. Het is immers niet de bedoeling dat de hele Churchill Avenue wegens niet-maakbaarheid afvalt als een onderdeel problemen oplevert met tunnelwetgeving; er zal dan naar alternatieve oplossingen moeten worden gekeken.

Toelichting bij onderdeel III:

In de eerste fase MER zijn de verkeerskundige baten alleen met een beoordeling in plussen en minnen. Alle nu mee te nemen alternatieven scoren ++++. Dat discrimineert niet, terwijl er uiteraard verschillen zijn. Het is in de tweede fase noodzakelijk om een en ander nader te kwantificeren.

In de eerste fase MER zijn per variant de vastgoedkosten (te slopen panden) berekend, maar er is geen inzicht in de tegenhanger daarvan: de herontwikkelingsmogelijkheden die bij elk van de varianten overblijven. Ook al past dat misschien niet in de systematiek en vloeien de ontwikkelingsbaten naar andere partijen, het zijn wel maatschappelijke baten die in de totale afweging zouden moeten worden meegenomen. Het is daarom zinvol ze in kaart te brengen.



De heer **BLOKHUIZEN (GROENLINKS)**: Ik had eigenlijk bij interruptie tegen de gedeputeerde kunnen zeggen dat hij eigenlijk nog geen antwoord heeft gegeven op mijn vraag over de twijfel die nog leeft bij de mensen van de Stevenshof. Zij twijfelen er nog aan of alle cijfers wel vergelijkbaar zijn gemaakt. Wij hebben daarover kort geleden al een brief gehad. Ik zou daarop nog graag een antwoord willen hebben.

Dan nog even kort. Het interactieve karakter van het proces heeft mijn partij steeds aangesproken en ook de mensen die daaraan steeds hebben deelgenomen, hoewel we ook in het proces wel flink wat spanningen hebben meegemaakt. Toch vinden wij dat we door moeten gaan met die interactie en ik hoop ook dat het college van GS de openheid blijft betrachten die het tot op heden heeft betracht want daarmee kunnen wij de zaak op een keurige manier afhandelen.

Voorzitter, dan de politieke realiteit. Je kunt natuurlijk zeggen dat je tegen die Rijnlandroute bent. Ik zei daar in mijn eerste termijn al iets over. Maar de politieke realiteit is dat er een MER ligt en dat er een flinke meerderheid is voor de verdere gang van zaken. Wat ons betreft is nee zeggen tegen deze MER ook ja zeggen tegen het handhaven van de maaiveldalternatieven die voor onze partij in ieder geval onaanvaardbaar zijn. Voorzitter, wij zullen dan ook nauwkeurig bij dit proces betrokken blijven en onze bijdrage daaraan blijven leveren.

De heer **WENNEKER (D66)**: Dank voor de beantwoording van het college. Wat mij betreft komen er nog drie punten aan de orde. Ten eerste de opmerking, waarbij ik mij aansluit bij de oproep van de GroenLinks om ook vooral de ideeëngroep te blijven betrekken bij de verdere procedure, zoals die is vormgegeven. En ik vind het van belang om daarbij nog maar eens te onderstrepen dat transparant moet zijn waarom GS vinden dat bepaalde tracés en varianten zouden moeten blijven of afvallen.

Er is ook het een en ander gezegd over Vlietland en de rol van commissie-Leemhuis. Dank voor de uitleg over hoe deze procedure wat hem betreft eruit komt te zien. Ik denk dat dit een verhelderende weergave is ten opzichte van de gegevens die wij tot nu toe hadden. Ik wil er nog een paar woorden over zeggen. Zoals u weet is D66 geen voorstander van de inrichting van de Oostvlietpolder als bedrijventerrein maar, als het er dan wel moet komen, kijk dan naar een zodanige inrichting dat de weg zo weinig mogelijk schade aanricht aan Vlietland en een zo groot mogelijke ontsluitende werking heeft voor het toekomstige bedrijventerrein.

Het tunneltracé. Ik heb daarover in de eerste termijn al het een en ander gezegd. Beide berekeningen tonen aan dat de tunnelvarianten zeer kostbaar zijn. Laten wij wel wezen, de geboorde variant is ooit bedacht als een alternatief voor een gegraven variant, juist omdat je bovengronds vrij veel schade daarmee berokkent. Of dat nu een beter alternatief zou zijn dan een geboorde tunnel, dat denk ik niet en bovendien zullen de kosten ongeveer hetzelfde blijven. En dat alles heeft D66 ertoe doen besluiten om het voorstel van het college nu te steunen en dat betekent ook, de gedeputeerde weet dat dit voor D66 geen gemakkelijke keuze is, dat wij het tunneltracé nu moeten laten vallen in de volgende fase van de MER.

De heer **VAN DIJK (ChristenUnie/SGP)**: Ik ga ervan uit dat u de spreektijd van de fracties bewaakt. Wij hebben even op onze horloges gekeken en wij hebben niet zo gek veel tijd meer. Gegeven de antwoorden van de gedeputeerde, laat ik het hierbij.

De heer **MAASSEN (SP)**: Er is in deze discussie een aantal keer verwezen naar Romeinen en raad gevraagd over Romeinen. Ik wil er even op wijzen dat er in deze zaal maar twee mensen zijn die raad kunnen vragen aan een Romein. Dat zijn de heer Hoogendam en ik want die zitten naast hem.

De **VOORZITTER**: Er was ook nog een brief aan de Romeinen.

De heer **MAASSEN (SP)**: Ja maar wij zijn geen christelijke partij. Als ik kijk naar de MER en het voorstel van GS, dan zie ik daar eigenlijk drie keer een N11 West-variant en één keer een alternatief. Gezien de manier waarop de discussie tot nu toe is verlopen en gevoerd, vind ik dat een enigszins scheve verhouding. Ik heb in mijn eerste termijn al gepleit voor het nulplus 1-alternatief. De gedeputeerde zei net dat ik dan wel weer zou ontkennen dat die verkeerskundig minder goed was. Voorzitter, dat heb ik natuurlijk ook in de MER-rapportage gelezen. Maar wat ik daar ook heb gelezen, is dat hij wel goed is. Er staat een plusje. Er staan zelfs twee plusjes. Alleen ik zie dat er bij de andere varianten wat meer plusjes staan. Daar ben ik het mee eens. Maar dit is een milieueffectrapportage, waarin je alle zaken afweegt. Als je het dan afweegt, dan zie je wel dat deze variant het beste scoort als het gaat om de natuurlijke omgeving.

Voorzitter, dan nog de discussie over het meest milieuvriendelijke alternatief en de nulvariant. Volgens mij is de nulvariant dermate gedefinieerd dat het iets anders is dan niets doen. Met andere woorden, dan ben je al heel dicht bij de nulplus 1-variant. Neem dat daarom dus ook mee. En verder sluit ik mij aan bij het verzoek van de heer Loose om de mening van de MER-commissie over de toepassing van het meest milieuvriendelijke alternatief en de nulvariant vooraf te toetsen, zodat we weten waar wij aan toe zijn en wij niet achteraf voor verrassingen worden gesteld.

*INGEDIEND IS:*

**Amendement 119/6150 (Nulplus 1 en Spoortunnel)** van het lid Maassen.

“Provinciale Staten van Zuid-Holland, in vergadering bijeen op 24 februari 2010 ter behandeling van Statenstuk 6150 (agendapunt 5) inzake het rapport Eerste fase MER Rijnlandroute.

Besluiten het voorliggende ontwerpbesluit als volgt te wijzigen c.q. aan te vullen:

Aan het einde van hoofdstuk 1 toe te voegen aan de varianten die worden meegenomen in de tweede fase MER:

5. Nulplus variant 1

**Toelichting:**

Deze variant scoort het best op het gebied van natuurlijke omgeving. De verkeerskundige situatie verbetert in deze variant.

Gedeputeerde **VAN DIJK**: De vraag of ik proactief wil informeren over Vlietland in de loop van het proces, als ik keuzes daarin zou doen. Ik ga geen keuzes doen in termen van dit kan wel of dit kan niet. Dat gaan we straks doen als de resultaten van de tweede fase MER straks op tafel liggen.

De heer **LOOSE (PvdA)**: De vraag was naar aanleiding van Vlietland breder bedoeld. De vraag was eigenlijk of u in het vervolgtraject, voordat wij uiteindelijk het rapport over de tweede fase krijgen, bij de keuzen die u onderweg maakt proactief de Staten wilt informeren.

Gedeputeerde **VAN DIJK**: Misschien moet ik dat wel combineren met de vraag hoe u openheid van zaken gaat geven in het algemeen. Blijft dit proces transparant? Ook naar de buitenwereld toe? Ja, we zijn op een interactieve manier bezig geweest in het traject tot nu toe. Ik wou ook op die manier de ideeëngroep en ook de mensen van de Churchill Avenue nauwkeurig bij de verdere keuzes in het proces betrekken. Onze projectleiders zijn natuurlijk verantwoordelijk, dat begrijpt u en die geven het proces niet uit handen maar die zullen nauw acteren met de betrokkenen. Wij zullen ook weer bijeenkomsten organiseren voor de mensen die willen meedenken over het geheel. Dat kan ook een wat bredere groep dan de ideeëngroep bijvoorbeeld zijn. Er zijn sommige dingen nu afgevallen en andere dingen worden wat dieper, dus wij zullen dat openhouden. Daar waar het in mijn uitgezocht vermogen ligt, zal ik u tussentijds informeren. Ik zal u niet laten wachten tot het eind van dit jaar. Er zal in elk geval tussentijds een keer bericht komen over waar wij staan.

Waar gaan wij nu naartoe? Dat is de terinzagelegging, de zienswijzeprocedure en de toets van de onafhankelijke commissie MER op het rapport. Dan komt ook de formele toets, zoals u zegt van de MMA en de nulvariant. Uw vraag om vooraf informeel te vragen of het allemaal klopt, moet je helemaal afgaan op de adviezen die je daar nu over krijgt, dat heb ik goed opgeslagen. Ik zal mij daar eens even over verstaan, ook met de anderen. Ik neem aan dat het allemaal klopt maar het is goed om dat te controleren.

De Stevenshof. Of ik de twijfels weg kan nemen over de cijfers? Als je het niet eens bent met bepaalde keuzes, dan heb je de neiging om de boodschap te bagatelliseren. Dat soort dingen gebeurt nu eenmaal. Cognitieve dissonantie heet dat in de communicatiewetenschappen. Dat zal hier natuurlijk ook meespelen. Dan zeg je op een gegeven moment ‘ik geloof het nog helemaal niet’. Maar we moeten nu wel zeggen dat wij alles uitgezocht hebben, dat we geprobeerd hebben om op al die vragen goede antwoorden te geven en dat er dan twijfels blijven bij diegenen die moeite hebben met de keuzes, dat begrijp ik. Desondanks zeg ik: het onderzoek is nu gestopt, we hebben voldoende materiaal op tafel en wij hakken nu de knoop door. Ik denk niet dat ik die laatste twijfels weg kan nemen. De betrokkenen die twijfels hebben mogen meekijken, net zoals iedereen mee blijft kijken in dit hele proces.

De nulplus waar de heer Maassen om vraagt. Dat is niet het voorstel van het college. Het college heeft u hier varianten

voorgelegd die meegaan naar de MER tweede fase. En de door u zo begeerde nulplus 1-variant die dan nog wel een plusje zou hebben. U hebt in alle toelichtingen kunnen lezen dat hij dat plusje zou hebben gekregen, omdat hij tot 2020 nog enige verlichting zou kunnen bieden maar daarna volstrekt niet meer. Daar gaat het ons om. Wij willen robuuste oplossingen die toekomstbestendig zijn. En daar hoort deze niet bij.

De heer **MAASSEN (SP)**: Ik geloof dat uit het rapport ook blijkt dat die structurele oplossingen van u zorgen voor extra files en die meer verkeer aantrekken, wat uiteindelijk meer voertuigverlieskilometers oplevert. Die redenering klopt niet helemaal.

Gedeputeerde **VAN DIJK**: Dat was ook al de discussie die u met de heer Verbeek had.

De ultieme consequentie die daaraan verbonden moet worden. Maar dat doet u ook heel consequent door geen asfalt meer aan te leggen maar daarom staat u ook bekend als een antiasfaltpartij. Dat geeft helemaal niet. Die mening misgun ik u helemaal niet maar dat is niet de politieke keuze van dit college.

De **VOORZITTER**: Ik stel voor om de beraadslagingen te sluiten en de stemmingen uit te stellen, totdat het amendement van de heer Maassen is vermenigvuldigd en rondgedeeld en dan nu eerst over te gaan tot de bespreking van de startnotitie Inpassingsplan Landschapspark Buytenland.

(...)

## **5. VOORSTEL VAN GEDEPUTEERDE STATEN OVER HET RAPPORT EERSTE FASE MER RIJNLANDROUTE (6150)**

De **VOORZITTER**: Dan gaan wij terug naar de MER Rijnlandroute. Is daar nog behoefte aan het afleggen van een stemverklaring? Zo niet, dan gaan wij allereerst stemmen over het amendement van de heer Maassen op stuk 119.

De heer **MAASSEN (SP)**: Voorzitter, een puntje van orde. Mijn amendement is een amendement op de toelichting en aangezien het amendement van de heer Loose vraagt om de toelichting bij het besluit te trekken, lijkt het mij logisch om die eerst te doen.

De **VOORZITTER**: U hebt gelijk. Dan stemmen wij eerst over amendement 118 op stuk nummer I. Willen de leden die daar voor zijn hun hand opsteken? Dat amendement is met algemene stemmen aangenomen bij afwezigheid van de fractie van Leefbaar Zuid-Holland en de Onafhankelijke Groep Trinthamer.

*AMENDEMENT 118/6150 I WORDT ZONDER HOOFDELIJKE STEMMING AANGENOMEN.*

Dan nu het amendement van de heer Maassen. Wie is voor dat amendement? Voor dat amendement zijn de fracties van SP, D66 en de Partij voor de Dieren. Het amendement is verworpen.

*AMENDEMENT 119/6150 WORDT ZONDER HOOFDELIJKE STEMMING VERWORPEN.*

Dan het resterende amendement van de heer Loose op stuk 118. Wie is daarvoor? Voor dat resterende amendement is iedereen onder afwezigheid van de eerder genoemde fracties.

*AMENDEMENT 118/6150 II en III WORDT ZONDER HOOFDELIJKE STEMMING AANGENOMEN.*

Dan het voorstel, zoals het er nu ligt na aanvaarding van het amendement van de heer Loose. Wie is daar voor? Voor het voorstel stemmen de fracties van het CDA, de ChristenUnie/SGP, VVD, PvdA, D66 en GroenLinks. Het voorstel is aangenomen.