



©2007 Manon Vonk

Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland
www.behoudrijnland.nl

Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland

Witte Singel 54, 2311 BL Leiden. E: info@behoudrijnland.nl; I: <http://www.behoudrijnland.nl/>; giro 3057721 t.n.v. Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland. KvK Rijnland nr 28 11 42 54

Leiden/Voorschoten, maandag 26 april 2010.

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

Betreft: zienswijze van onze stichting over het eerste fase MER (eerste fase) RijnlandRoute
(PZH-2009-138609755)

Geacht College!

Wij hebben kennisgenomen van het eerste fase MER RijnlandRoute en daarop het onderstaande commentaar. Bij ons commentaar zullen wij in grote lijnen de hoofdstuk-indeling van het MER volgen.

Vooraf zij nadrukkelijk opgemerkt dat wij dit commentaar niet geven, omdat we de problemen in de regio zouden willen ontkennen. Er zijn in de regio wel degelijk verkeers- en vervoers- en leefbaarheidsproblemen, maar die kunnen ons inziens (en ook volgens de Integrale Benadering Holland Rijnland) vooralsnog op een andere manier goedkoper, sneller en effectiever worden aangepakt dan door middel van grootschalige nieuwe weginfrastructuur¹.

Achtergrond, nut en noodzaak

In haar richtlijnenadvies adviseerde de Commissie voor de milieueffectrapportage nut en noodzaak van de RijnlandRoute in het MER verder uit te werken, onder meer door de regionale ontwikkelingen te beschrijven en inzicht te geven in de daarmee samenhangende ruimtelijke visie voor het betrokken gebied en daarbij gebruik te maken van de Zevensprong van Verdaas. Met hierboven bedoelde visie bedoelde de Commissie een visie *“hoe je mobiliteit zou kunnen beïnvloeden. Worden nieuwe locaties voor wonen en werken dusdanig gesitueerd dat maximaal gebruik gemaakt kan worden van openbaar vervoer en wegverbindingen”*.

De uitgangspunten

Als het erom gaat hoeveel autoverkeer er in 2020 rijdt en hoe dit verkeer zich dagelijks over het wegennet verdeelt, is het uiteraard van groot belang hoeveel herkomsten en bestemmingen en welke

¹ Zie bijvoorbeeld onze hierbij gevoegde brief d.d. 4 september van het vorig jaar aan minister Eurlings en andere bewindslieden over *“urgente maatregelen op de bestaande N206-route ter bevordering van de leefbaarheid, de veiligheid en de doorstroming”* en onze brief aan het kabinet d.d. 4 november van het vorig jaar met ons *“verzoek om geen rijksbijdrage te verlenen voor de aanleg van een nieuwe RijnlandRoute tussen de A44 en de A4 ten zuiden van Leiden, maar in plaats daarvan te bevorderen dat er op korte termijn de nodige maatregelen worden genomen op de bestaande N206-route door Leiden en de effecten daarvan op leefbaarheid, veiligheid en doorstroming te laten monitoren alvorens eventuele verdergaande maatregelen in overweging te nemen”*.

relaties men veronderstelt en hoeveel groei van het autoverkeer en welk aandeel van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer. De voorgeschiedenis van het MER wordt gekenmerkt door de onwaarschijnlijke en onwenselijke uitgangspunten die men wat dit betreft heeft gehanteerd. Het MER sluit hier naadloos bij aan:

- Een substantieel deel van de 30.000 woningen, die tot 2020 in Holland Rijnland moeten worden gebouwd (“om het huidige bevolkingsaantal vast te houden”), zijn gepland buiten de As Leiden-Katwijk. Dit deel heeft weinig te maken met de verkeersproblematiek waar het in dit MER omgaat. Verder wordt in het MER niet vermeld, dat een flink aantal woningen in de As Leiden-Katwijk al is gebouwd².
- Voor kantoren is in Holland Rijnland (bijna volledig in de As Leiden-Katwijk) een uitbreiding van het oppervlak gepland van 415.000 m² (bvo) tot 2015. Dit is (in tien jaar!) een toevoeging van ruim 70% ten opzichte van 2005. Dit is een volkomen irreële uitbreiding van het kantooroppervlak. Al vóór de crisis was er immers een structureel overschot in de kantorensector.
- Hetzelfde (een irreële uitbreiding) geldt voor de veronderstelde toename van de oppervlakte bedrijventerreinen (in 2020 ca. 18% meer dan in 2008).
- Met deze uitbreidingen zouden volgens de regio ca. 30.000 structurele arbeidsplaatsen zijn gemoeid (17% meer dan in 2008). Op pagina 58 van het MER is overigens sprake van “de toevoeging van 33.000 arbeidsplaatsen in de regio Holland Rijnland”. Een beschouwing over het effect van de ‘vergrijzing’ op de omvang van de beroepsbevolking - en daarmee op het spitsverkeer - wordt node gemist in het MER.
- Onduidelijk is of in het MER nog steeds rekening wordt gehouden met de even gigantische als onwaarschijnlijke uitbreiding van het aantal arbeidsplaatsen in het BioScience Park. Dat zijn er nu ca. 2300 en dat zouden er in 2020 niet minder dan 16.000 moeten zijn! Een vooralsnog onbeantwoorde vraag is waar al die medewerkers vandaan zouden moeten komen. Begin 2008 schreven wij in ons commentaar op de nut-en-noodzaaknotitie van de provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland over de RijnlandRoute al, dat “de notitie op geen enkele manier beoordeelbaar (maakt), dat zo’n enorme toename van het aantal arbeidsplaatsen tot de mogelijkheden behoort en dat de RijnlandRoute daarvoor nodig is”.
- Volgens het MER zal het verkeer in de As Leiden-Katwijk tot 2020 gestaag blijven groeien en zal het aantal personen- en vrachtautoverplaatsingen in de As Leiden-Katwijk in 2020 respectievelijk 25 en 37% hoger liggen dan in 2005. Noch in het MER noch in de Bijlagen wordt vermeld met welke jaarlijkse groei van het autoverkeer is gerekend. In eerdere studies voor de RijnlandRoute werd rekening gehouden met een jaarlijkse groei van 1% en zelfs 2%.
- Volgens het MER zal het gebruik van openbaar vervoer in de As Leiden-Katwijk de komende jaren waarschijnlijk toenemen. Een groter aandeel van het openbaar vervoer in de verplaatsingen zal volgens het MER worden bereikt door de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren. Wij hebben noch in het MER noch in de Bijlagen kunnen vinden welk aandeel van het openbaar vervoer nu is gehanteerd. Dat is zorgelijk, omdat in eerdere studies voor de RijnlandRoute een buitensporig laag *gezamenlijk* aandeel van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer in de verplaatsingen werd gehanteerd (beide samen namelijk niet meer dan 15%, in een situatie waarin nota bene de RijnGouweLijn wordt aangelegd).

Kortom: deels worden nog steeds dezelfde irreële uitgangspunten gehanteerd (de toename van de kantooroppervlakte en de oppervlakte bedrijventerreinen bv.) en deels worden de gehanteerde

² Overigens is de omvang van de bevolking in Holland Rijnland zich al jaren aan het stabiliseren op zo’n 390.000 inwoners (zie de grafiek op de laatste pagina).

uitgangspunten niet meer genoemd (de jaarlijkse groei van het autoverkeer en het aandeel openbaar vervoer en langzaam verkeer)

De Zevensprong van Verdaas

Het MER besteedt nog geen 2 (van de 208) bladzijden aan de Zevensprong van Verdaas. Bij de Zevensprong van Verdaas (een in de Nota Mobiliteit vastgelegde procedure) gaat het erom eerst een aantal andere mogelijkheden te bezien voordat men tot de aanleg van nieuwe weginfrastructuur besluit. De vraag is of de Zevensprong van Verdaas in het MER goed is gehanteerd. Wij gaan hieronder in op de zeven achtereenvolgende ‘sprongen’.

1. Oplossingen via ruimtelijke ordeningsmaatregelen. In het MER wordt op pagina 23 zonder enige uitleg geponeerd, dat *“ruimtelijke ordeningsmaatregelen onvoldoende mogelijkheden (bieden) om de geschetste bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen op en rond de N206 afdoende aan te pakken”*. Alleen met *“uiterst ingrijpende ruimtelijke ordeningsmaatregelen, zoals volledige herstructurering van gebieden, aangevuld met het schrappen van bestaande plannen langs de doorgaande infrastructuur”* zouden de geschetste bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen volgens het MER wel aangepakt kunnen worden, maar daar is volgens het MER *“geen maatschappelijk en politiek draagvlak voor”*.
Wat opvalt is, dat geen van de (*“uiterst ingrijpende”*) ruimtelijke-ordeningsmaatregelen in het MER wordt gespecificeerd, als gevolg waarvan de beweringen in het MER onbeoordeelbaar zijn. Ook veel minder *“ingrijpende”* maatregelen worden niet genoemd (minder uitbreiding van kantooroppervlak of bedrijventerreinen bijvoorbeeld of een wat hogere bebouwingsdichtheid in Nieuw Valkenburg (nu gemiddeld ca. 24 woningen per hectare) en de RijnGouweLijn door die wijk in plaats van grotendeels erlangs).
2. Oplossingen via prijsbeleid. Volgens het MER is er (bij een prijsbeleid met *“een platte heffing van drie eurocent per kilometer”*) in 2020 5 à 10% minder verkeer op de A4, A44 en N206 Katwijk-A4 dan in een situatie zonder prijsbeleid. Toch blijft er dan volgens het MER *“sprake van congestie”*. In verband daarmee wordt er verwezen naar I/C-verhoudingen (de verhouding tussen de verkeersintensiteit op een aantal wegvakken en de capaciteit daarvan) op een aantal wegvakken. Bovendien is er volgens het MER in 2020 meer verkeer dan in 2005. *“Verkeersleefbaarheidsproblemen”* worden volgens het MER *“dan ook niet met prijsbeleid opgelost”*.
Andere heffingen en ook I/C-kaarten en verkeersintensiteitskaarten worden in het MER echter niet gepresenteerd, waardoor de geciteerde beweringen onbeoordeelbaar zijn.
3. Oplossingen via mobiliteitsmanagement en fietsbeleid. Volgens het MER is dit type maatregelen *“ontoereikend om bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen op en om de N206 te verminderen”*. Volgens het MER kan dit soort maatregelen de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek wel *“verminderen, maar niet oplossen”* en mogen de effecten hiervan *“niet overschat (...) worden”*. Als voorbeeld wordt genoemd, dat fietsbeleid *“vooral bij(draagt) aan het terugdringen van autoverplaatsingen over korte afstanden (tot 5 km), terwijl de problematiek waaraan de RijnlandRoute tegemoet moet komen een regionaal karakter heeft”*.
Kennelijk hebben de opstellers van het MER over het hoofd gezien, dat de MKBA (op p. 23) vermeldt dat *“de gemiddelde verplaatsing per motorvoertuig (...) iets meer dan 10 kilometer lang”* is. Als het begrip ‘gemiddelde’ in dit verband juist is gebruikt, dan zijn de meeste ritten dus een stuk korter dan 10 kilometer (het gaat immers om een scheve frequentieverdeling). En dan komt de fiets als alternatief dus juist wel in beeld. Daarom wordt in het MER een netwerk van vrijliggende fietspaden voor de dagelijkse woon-werkverplaatsingen node gemist.

4. Oplossingen via optimalisatie (bestaand) openbaar vervoer. In het MER wordt gesteld, “dat het effect van de RijnGouwelijn op het wegverkeer in de regio minimaal is (circa 1 %)” en “dat OVmaatregelen een beperkte invloed hebben op het autoverkeer”. Openbaar-vervoersmaatregelen leveren volgens het MER dus een “onvoldoende” bijdrage. I/C-kaarten en verkeersintensiteitskaarten bij verschillende aandelen van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer worden in het MER echter niet gepresenteerd. Bovendien herinneren wij er hier nog maar eens aan, dat in eerdere RijnlandRoute-studies voor het aandeel van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer samen is gerekend met een percentage van 15%, nota bene in een situatie waarin de RijnGouweLijn wordt aangelegd. In soortgelijke agglomeraties is dit percentage veel hoger.

5. Oplossingen via benutting bestaande infrastructuur. Volgens het MER blijft het verkeer in de As Leiden-Katwijk “tot 2020 gestaag groeien”. Daarom kan deze groei waarschijnlijk ook “niet worden opgevangen door benuttingsmaatregelen op korte termijn”. Betere benutting van infrastructuur is volgens het MER zelfs ongewenst, omdat het verkeer daardoor verder kan toenemen op plaatsen in het netwerk die nu al met leefbaarheidsproblemen kampen. Ook hier worden verkeersintensiteitskaarten en I/C-kaarten node gemist

6. Oplossingen via verbreding bestaande infrastructuur. Volgens het MER kan ook de verbreding van bestaande wegen - afhankelijk van de locatie van het wegvak en de inpassing ervan - resulteren in ongewenste leefbaarheidseffecten. In het MER wordt niet gespecificeerd welke verbredingen en welke ongewenste leefbaarheidseffecten de opstellers van het MER voor ogen hebben. Ook hier ontbreken verkeersintensiteits- en I/C-kaarten. Overigens was er alle reden om deze sprong in het MER nader te specificeren, omdat er ook met de rijksbijdrage niet voldoende geld is om de RijnlandRoute aan te leggen. Daarom heeft de verantwoordelijke gedeputeerde met minister Eurlings ook afgesproken om aan de westkant van Leiden eerst de Tjalmaweg tussen Katwijk en Leiden te verdubbelen en de aansluiting van de Tjalmaweg en de Plesmanlaan op de A44 te verbeteren en daarna aan de oostkant van Leiden de Churchilllaan onder de Vliet door te trekken naar de Europaweg (de zgn. bypass Oostvlietpolder). De RijnlandRoute kan volgens het kabinet later worden aangelegd, als daar althans voldoende geld voor is. Hierbij heeft de gedeputeerde zich verbonden “de planvorming over de Rijnlandroute, in lijn te brengen met de gefaseerde realisatie” (zie de 5-minuten versie voor Provinciale Staten over Randstad Urgent Contract Integrale Benadering Holland Rijnland d.d. 25 november jl.; op onze site te vinden). Onlangs liet de IBHR-projectleider ons per e-mail weten, dat zijn projectgroep de nodige etmaalsintensiteits- en I/C-kaarten had laten maken voor de situatie in 2020 “waarin de Tjalmaweg, Knoop Leiden West en de by-pass Oostvlietpolder zijn gerealiseerd en de situatie waarbij ook de maatregelen op de A4 (verbreding en doortrekken parallelstructuur) zijn gerealiseerd”. Hij voegde daaraan toe, dat “deze analyse resultaten laten zien dat de maatregelen uit de eerste fasen al een groot effect hebben” (een conclusie die ook al in het IBHR-eindrapport stond vermeld).

Kortom: de Zevensprong van Verdaas is helaas op een onbeoordeelbare manier gehanteerd. Onduidelijk is welke maatregelen in de achtereenvolgende sprongen bedoeld worden; de effecten daarvan worden in het MER niet weergegeven met verkeersintensiteits- en I/C-kaarten. Bovendien worden de achtereenvolgende sprongen ten onrechte telkens op zichzelf beoordeeld. De cumulatieve effecten van alle maatregelen in de achtereenvolgende sprongen worden ten onrechte niet beoordeeld.

De wijze waarop de Zevensprong van Verdaas in het MER is gehanteerd vormt geenszins een onderbouwing van de conclusie van de MER-opstellers, dat de sprongen 1 t.e.m. 5 “de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen op en om de N206(niet verminderen)” en dat

“uitbreiding van de Weginfrastructuur (...) noodzakelijk (is)”. Er lijkt veeleer naar de conclusie toegeschreven. Wij verbazen ons er dan ook over, dat Provinciale Staten op 24 februari jl. met het MER hebben ingestemd.

Van het cumulatieve effect van de sprongen 1 t.e.m. 5 had ook **het Meest Milieuvriendelijke Alternatief** (het MMA) kunnen - en ons inziens ook moeten - worden afgeleid. Zoals wij in onze zienswijze op de Startnotitie schreven, zou het meest milieuvriendelijke alternatief (“*met gebruikmaking van de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu*”) volgens ons namelijk moeten bestaan uit alle maatregelen die nodig en uitvoerbaar zijn om een zo groot mogelijke (!) reductie van het autoverkeer en een zo groot mogelijk aandeel van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer in alle verplaatsingen te bewerkstelligen, onder meer door een veel betere aansluiting van Nieuw Valkenburg op de RijnGouweLijn en een deugdelijk fietspadennet voor de dagelijkse verplaatsingen. Als randvoorwaarde voor Nieuw Valkenburg zou daarbij niet moeten gelden dat pas wordt gebouwd als de RijnGouweLijn “*is geregeld*”, zoals op p. 22 van de startnotitie staat, maar dat er pas wordt gebouwd als de RijnGouweLijn er ligt en functioneert.

De dubieuze uitgangspunten en de ons inziens onjuiste wijze waarop de Zevensprong van Verdaas is gehanteerd zet ook de doelstelling (en de subdoelstellingen) van dit MER op losse schroeven. “*De leefbaarheid in de regio*” moet zeker verbeterd worden, niet alle beoogde “*ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio*” zijn echter mogelijk³ en het zou er zeker niet exclusief om moeten gaan “*een alternatief (te) vinden dat een significante verbetering oplevert van de oostwestverbinding voor het autoverkeer*”.

Overigens zetten de dubieuze uitgangspunten en de verkeersintensiteiten, die daarvan het gevolg zijn, uiteraard ook de beschreven verkeers- en vervoerseffecten van de RijnlandRoute en verschillende leefomgevings- en natuurlijke-omgevingseffecten op losse schroeven, wat een deugdelijke vergelijking van alle alternatieven en varianten in feite ernstig bemoeilijkt, zo niet onmogelijk maakt.

Beschrijving alternatieven en varianten

Over de beschrijving van de alternatieven en varianten willen wij het volgende naar voren brengen:

- Op pagina 27 van het MER wordt gesteld, dat de door burgers ontwikkelde variant “**Churchill Avenue**” in het MER wordt behandeld. De Churchill Avenue krijgt echter zeker niet dezelfde behandeling als de andere in hoofdstuk 4 behandelde alternatieven en varianten. Zo worden de verkeers- en vervoerseffecten en de leefomgevings- en natuurlijke-omgevingseffecten van dit alternatief niet gepresenteerd in het MER. Op pagina 30 staat dan ook, dat de Churchill Avenue in dit MER “*niet als aparte variant (is) uitgewerkt en beoordeeld*”, maar in een bijlage (2) wordt beschreven. De reden die daarvoor in het MER wordt gegeven (dat onduidelijk is of realisering van deze variant wel mogelijk is) geldt mutatis mutandis echter ook voor het “Spoortracé”, dat wèl wordt behandeld. Dit is verwonderlijk, gezien de (deels voorwaardelijke) steun voor de Churchill Avenue bij de meest betrokken gemeenten.
- Het uit de Integrale Benadering Holland Rijnland (IBHR) voortgekomen alternatief “**Zoeken Naar Balans**” is toegevoegd aan het MER. Dit alternatief neemt een merkwaardige positie in het MER in, omdat zowel de verantwoordelijke gedeputeerde als minister Eurlings hun voorkeur voor dat alternatief hebben

³ Voor zover de beoogde “*ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio*” op beleid zijn gebaseerd heeft dat in hoge mate het karakter van het besluit dat de zon voortaan in het westen opgaat.

uitgesproken en de minister alleen voor dat alternatief een rijksbijdrage ter beschikking wil stellen. Dat roept de vraag op of de milieueffectrapportage dan nog wel een serieuze rol in de besluitvorming speelt en of het milieu op deze manier nog wel een volwaardige rol in de besluitvorming krijgt (wat immers één van de doelen van de m.e.r. is!). Overigens wordt er in het MER (zonder dat te vermelden en zonder uitleg) een andere variant van dit alternatief gepresenteerd dan in het IBHR. De MER-variant van “Zoeken Naar Balans” zou vlak langs de woonwijk Krimwijk 2 komen te lopen en in de Oostvlietpolder veel dichterbij het recreatiegebied Vlietland aan. De vraag is ook hoe dit alternatief half verdiept (2 meter onder het maaiveld) langs de Stevenshof twee belangrijke boezemwateren in het aangrenzende poldergebied (de Dobbewatering en de Veenwatering) onderlangs kan kruisen.

- **Alle “N11-west”-varianten** krijgen in het MER een halve aansluiting op de Voorschoterweg en een halve aansluiting op de A44. De gemeente Voorschoten is fel tegen de eerstgenoemde aansluiting gekant en het rijk wil **een volledige aansluiting** op de A44 om - bijvoorbeeld in geval van een calamiteit - verkeer van de A4 richting Den Haag over de A44/N44 te kunnen omleiden.
De vraag is dus wat de levensvatbaarheid van deze “N11-west”-varianten is, gezien ook de omstandigheid dat de RijnlandRoute zonder een rijksbijdrage überhaupt niet kan worden aangelegd.
- Van het **“Spoortracé”** wordt in het MER zelf maar één (waarschijnlijk tamelijk dure en mogelijk moeilijk uitvoerbare) variant uitgewerkt en beoordeeld.
De wijze waarop dit alternatief in het MER (op pagina 163 bijvoorbeeld) met (mogelijke schade aan) de binnenstad van Leiden in verband wordt gebracht is misleidend. Het “Spoortracé” ligt namelijk minimaal een paar honderd meter van de rand van de binnenstad. Onduidelijk is bovendien waarom van dit alternatief niet een variant (bijvoorbeeld naast in plaats van onder het spoor en met twee kleinere buizen in plaats van één buis met een diameter van 12 meter) is uitgewerkt en op dezelfde manier beoordeeld als alle “N11-west”-varianten.

Verkeer & Vervoer

De vraag is of er niet meer wegen (de verbreding van de N207 en de aanleg van de Noordelijke Ontsluiting Greenport) als basis voor de modelberekeningen RijnlandRoute in het netwerk van de referentiesituatie 2020 hadden moeten worden opgenomen.

Onduidelijk is waarom er in het MER of in de Bijlagen geen integrale verkeersintensiteits- en I/C-kaarten van de besproken alternatieven worden gepresenteerd. Dan had de lezer geen genoegen hoeven nemen met alleen tabellen van de werkdagetaalverkeersintensiteiten op een beperkt deel van het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet.

Overigens herhalen we hier nog maar eens, dat de MER-opstellers wel heel erg veel autoverkeer hebben gegenereerd als gevolg van de door hen gekozen (c.q. de aan hen opgedragen) onwaarschijnlijke en ook ongewenste uitgangspunten. Vooral ook vanwege de draconische bezuinigingen die ons boven het hoofd hangen, zal de overheid de groei van het autoverkeer echter niet voortdurend met meer en meer asfalt kunnen blijven accommoderen. Aan een effectieve vorm van kilometerheffing zal bovendien niet te ontkomen zijn.

Verkeersintensiteiten

Een bekend gevolg van de aanleg van ‘randwegen’ is, dat parallelwegen in de bebouwing (tijdelijk) worden ontlast, maar dat de wegen in de bebouwing, die aansluiten op de ‘randweg’, juist zwaarder worden belast met verkeer de stad in. Dat is een begrijpelijk effect, omdat ‘randwegen’ het met hun aansluitingen mogelijk maken meer verkeer tegelijk over de agglomeratie te verdelen. In tabel 5.4 op pagina 63 van het MER ontbreekt een aantal van deze aansluitende wegen en de daarop aansluitende wegen in de bebouwing echter⁴.

Reistijdlaten

In tabel 5.5 worden voor een aantal relaties de reistijdeffecten tijdens de avondspits gepresenteerd, vergeleken met de referentie. Op pagina 64 van het MER staat, dat “voor het bepalen van de reistijdeffecten van de RijnlandRoute (alleen) twaalf regionale en regio-overschrijdende trajecten geselecteerd” zijn. Opvallend genoeg wordt het aandeel van het autoverkeer in die relaties in de totale hoeveelheid verplaatsingen niet vermeld. Dit is een belangrijke omissie, omdat uit de MKBA immers valt af te leiden dat de meeste ritten een stuk korter zullen zijn dan 10 kilometer. Het autoverkeer in de relatie Sassenheim-Leidschendam zal dus een veel geringer aandeel hebben in het totaal aantal verplaatsingen in de avondspits dan het verkeer in de relatie Katwijk-Zoeterwoude of Katwijk-Leiden CS of het autoverkeer over nog kortere afstanden (dat in het MER ten onrechte helemaal niet genoemd wordt, in aanmerking genomen dat voor het MER waarschijnlijk met heel weinig fietsverkeer is gerekend).

Overigens verslechtert de avondspits-reistijd in de relatie Leidschendam-Burgerveen volgens het MER bij alle alternatieven en varianten, vergeleken met de referentie. Volgens pagina 70 van het MER blijkt de A4 (wegvak tussen de N11-west en Prins Clausplein) “zowel in de ochtend- als de avondspits zwaar belast te worden”. “Door de verkeersaantrekkende werking van de RijnlandRoute neemt dat” volgens het MER “in elk van de varianten toe”. Door aanleg van één van de “N11-west”-varianten of “Zoeken Naar Balans” wordt de A4 volgens pagina 79 van het MER “een stuk drukker”.

Ons inziens kan dan ook moeilijk worden volgehouden, dat de aanleg van de RijnlandRoute “resulteert (...) in een robuuster wegennet”, zoals op pagina 195 van het MER staat. Zeker ingeval de overbelasting van de A4 - behalve tot doortrekking van de parallelbanen richting het Prins Clausplein - ook nog tot aanpassing van het Prins Clausplein zou dwingen, zal dat enorme investeringen vergen.

Doorgaand verkeer op relaties

De MER-opstellers maken niet duidelijk hoe zij aan het percentage doorgaand verkeer op de genoemde wegvakken komen. Bij dit onderwerp (maar zeker niet alleen daarbij!) hebben wij verder grote moeite met de gehanteerde klassenindeling. Als er in de ene variant 2% minder doorgaand verkeer over een wegvak rijdt dan in de referentie en in een andere variant 2% meer, dan verschuift de waardering in de tabellen ineens van oranje naar lichtgroen, terwijl zulke kleine verschillen waarschijnlijk geheel binnen de foutenmarge liggen.

Binnen het verkeers- en vervoershoofdstuk geldt dit bezwaar mutatis mutandis bijvoorbeeld ook voor de tabel 5.14 over de voertuigverliesuren en de voertuigkilometers.

⁴ In onze zienswijze op de Startnotitie schreven we al, dat in het MER ook aandacht zal moeten zijn voor andere stedelijke wegen dan de Churchilllaan, zoals bijvoorbeeld de Lammeschansweg, waarover in 2020 volgens Goudappel en Coffeng 34 à 35% meer motorvoertuigen per etmaal zullen rijden dan in 2006, de Plesmanlaan (bij de A44), waarover in 2020 volgens Goudappel en Coffeng 16 à 18% meer motorvoertuigen per etmaal zullen rijden dan in 2006, de Willem de Zwijgerlaan, waarover in 2020 volgens Goudappel en Coffeng (afhankelijk van de plek) 10 à 30% meer motorvoertuigen per etmaal zullen rijden dan in 2006. Dit geldt uiteraard in het bijzonder voor de N11-westvarianten.

Milieu - Leefomgeving

Geluid

Zoals we hierboven al schreven, zetten de dubieuze uitgangspunten en de ons inziens onjuiste wijze waarop de Zevensprong van Verdaas is gehanteerd niet alleen de doelstelling (en de subdoelstellingen) van dit MER op losse schroeven, maar ook de beschreven verkeers- en vervoerseffecten van de RijnlandRoute en verschillende leefomgevings- en natuurlijke-omgevingseffecten. Dit geldt zeker ook voor het geluid.

Wij vinden het erg bezwaarlijk, dat alleen de totale oppervlakte en het totaal aantal adressen per geluidcontourklasse in het hele onderzoeksgebied worden gepresenteerd. De kaarten van de *“oppervlakte geluidsverstoring per geluidscontour”* in Bijlage 10 hebben bovendien het karakter van een zoekplaatje (‘zoek de verschillen’). De lokale geluidseffecten van de verschillende alternatieven en varianten zijn op deze manier niet of nauwelijks te beoordelen. Het beoordeelbaar presenteren van de lokale geluidseffecten is ook van groot belang om erachter te komen waar welke mitigerende maatregelen moeten worden genomen.

Bijkomend probleem is, dat de MER-opstellers het gebied kennelijk niet kennen. Zo hebben zij het op pagina over *“het kassengebied in de Krimwijk”*, terwijl daar - pal naast de beoogde “N11-west”-varianten en “Zoeken Naar Balans” - intussen een woonwijk (Krimwijk 2) is ontstaan. In tabel B2.4 van Bijlage 13 ontbreekt ook een aantal scholen en verpleeg- en verzorgingshuizen in Voorschoten (Noord-Hofland) in de nabijheid van de beoogde “N11-west”-varianten en “Zoeken Naar Balans”.

Luchtkwaliteit

Tamelijk onbevredigend is de verantwoording, die de opstellers van het MER geven voor hun keuze alleen aandacht te besteden aan NO₂ en PM₁₀. Even onbevredigend is hun antwoord op de vraag waarom andere componenten *“in het onderzoek niet nader beschouwd”* worden. Luchtvervuiling is tenslotte één van de grotere gezondheidsbedreigingen in Nederland. De lucht is in ons land verre van gezond en het verkeer is daarvan een belangrijke oorzaak. In het MER had daarom bijvoorbeeld veel meer aandacht aan fijn stof en ultrafijn stof moeten worden besteed.

Evenals voor de geluidseffecten zetten de voor het MER gehanteerde uitgangspunten en de wijze, waarop de Zevensprong van Verdaas is gehanteerd, ook de luchtkwaliteitseffecten op losse schroeven. Als gevolg hiervan is een deugdelijke vergelijking van (de luchtkwaliteitseffecten van) de onderzochte alternatieven en varianten in feite tamelijk moeilijk, zo niet onmogelijk.

Ook hier hebben we weer grote moeite met de gehanteerde klassenindeling, die de lezer bij de interpretatie van de uitkomsten gemakkelijk op het verkeerde been zet. Ook hier zouden alle lokale effecten van de verschillende alternatieven en varianten veel duidelijker moeten worden gepresenteerd.

De luchtkwaliteit langs de wegvakken in de poldergebieden, waar de bebouwing op relatief grote afstand van de weg staat, is in het MER niet bepaald met standaardrekenmethode 2, zoals genoemd in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Ook dit maakt een juiste vergelijking van de alternatieven en varianten in feite onmogelijk. De voor het MER gehanteerde methode is overigens niet alleen ongeschikt voor wegen in het open gebied, maar ook ongeschikt voor half verdiepte en verdiepte wegen en voor wegen in tunnels.

In paragraaf 6.3.6 (om te beginnen op pagina 94 in tabel 6.7) worden de rekenresultaten weergegeven *“ter hoogte van adressen, oftewel daar waar daadwerkelijk blootstelling plaatsvindt”*. Dit lijkt ons een onjuiste beperking, omdat de blootstelling ook buiten *“adressen”* (in parken en recreatiegebieden bijvoorbeeld) plaatsvindt.

Op pagina 99 van het MER worden de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek voor het peiljaar 2020 gepresenteerd. Er worden ten onrechte echter geen resultaten gepresenteerd voor het beoogde realisatiejaar 2015. Dit lijkt ons niet correct, omdat de gedachte immers is dat emissiekentallen van gemotoriseerd verkeer en achtergrondconcentraties tot 2020 jaarlijks zullen verbeteren. Door alleen resultaten te presenteren voor 2020 ontstaat dus een té gunstig beeld van de luchtkwaliteit.

Barrièrewerking

In de verklarende woordenlijst (op pagina 202) van het MER staat onder *“barrièrewerking”* een ruime omschrijving: *“negatieve effecten op de behoeften van omwonenden als gevolg van het aanleggen van nieuwe infrastructuur of het aanpassen van bestaande infrastructuur”*. Op pagina 109 wordt het begrip echter drastisch ingeperkt: *“barrièrewerking heeft vooral impact op langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) omdat omrijafstanden of langere reistijden kunnen ontstaan”*. Hoe een verdiepte tweebaans autoweg in een brede betonnen bak (een soort Utrechtse Baan) door Voorschoten bijvoorbeeld wordt beleefd wordt in het MER op meer plaatsen ten onrechte buiten de werkelijkheid geplaatst: verschillende alternatieven en varianten kunnen *“gevoelsmatig wel een barrière vormen, terwijl hier in werkelijkheid geen sprake van is”*. Ook voor het gevoel van onveiligheid in lange fietstunnels is geen aandacht in het MER. Op die manier wordt het probleem van de barrièrewerking kunstmatig verkleind en de oplossing gemakkelijker gemaakt.

Milieu - Natuurlijke Omgeving

Natuur

Op pagina 114 stellen de MER-opstellers, dat zij in de eerste plaats hebben gekeken naar de vernietiging en verstoring van de leefgebieden van beschermde soorten, maar dat *“de weidevogelgebieden”* ook zijn *“meegenomen”*, *“ook al hebben ze formeel geen beschermde gebiedsstatus”*. In het MER is onvoldoende aandacht voor het feit, dat ons land zich verplicht heeft soorten ook buiten formeel beschermde gebieden te beschermen.

De MER-opstellers zijn slordig omgesprongen met de door ons ter beschikking gestelde **weidevogel-inventarisatiegegevens**. Voor de weidevogels is *“de verstoring (...) kwantitatief bepaald aan de hand van het oppervlak geluidsverstoord gebied”*. Daarbij is de grens gesteld op 47 dB(A). Onduidelijk is hoe de afname is berekend van het aantal broedparen door de aanleg van de “N11-west”-varianten of “Zoeken Naar Balans”. Volkomen ten onrechte is die afname berekend *“op basis van de gemiddelde dichtheden aan weidevogels”*. In het ter beschikking gestelde materiaal stond namelijk duidelijk, dat de weidevogels zich de laatste jaren steeds meer concentreren in het noordelijk deel van de Papenwegse en de Zuidwijkse polder, in de onmiddellijke nabijheid van de tracés van de “N11-west”-varianten of “Zoeken Naar Balans” dus. Daarom kan er niet met *“gemiddelde dichtheden”* worden gewerkt. Dat geeft een grove onderschatting van de schade, wat niet zonder betekenis is, omdat de volgende soorten van de door het ministerie van LNV vastgestelde Rode Lijst 2004 in het grasland van beide polders broeden: Grutto, Slobeend, Tureluur, Wintertaling en Zomertaling⁵.

⁵ Op en om de boerenerven in beide polders broeden daarnaast in ieder geval nog de volgende soorten van de Rode-Lijst 2004: Huisemus, Huiszwaluw, Ransuil, Ringmus en Spotvogel.

Ook de kaarten “*Geluidsverstoring natuur in de verschillende alternatieven*” in Bijlage 15 hebben weer het karakter van een zoekplaatje (‘zoek de verschillen’). De lokale geluidsverstoring van de verschillende alternatieven en varianten is met deze kaarten niet of nauwelijks te beoordelen. Dat “*het oppervlakte geluidsverstoord (47 dB) gebied in Meijendel en Berkheide licht af(neemt) in de verschillende alternatieven*”, zoals op pagina 119 staat, is op de kaarten niet of nauwelijks te zien. Ons is ook niet duidelijk is hoe de MER-opstellers hebben bepaald, “*dat de geluidsverstoring van natuurgebieden in alle alternatieven afneemt ten opzichte van de autonome situatie*” en dat “*het oppervlak geluidsverstoorde ecologische verbindingzones (voor zover al gerealiseerd ...) in de varianten van N11-West (slechts) licht toe(neemt)*”. Duidelijkheid over de lokale effecten wordt ook hier node gemist.

Onduidelijk is waarom **de stikstofdepositie-effecten** op een aantal daarvoor zeer gevoelige vegetatietypen in de duinen pas in de tweede fase “*nader uitgezocht*” zouden moeten worden (pagina 119). Dit lijkt ons juist een aspect dat bij de trechtering betrokken zou moeten worden.

Zeker ook gezien de stellige, ongeclausuleerde uitspraken in het MER over de natuureffecten van verschillende alternatieven en varianten, is het buitengewoon verontrustend hoe slecht de MER-opstellers geïnformeerd zijn over **de aanwezigheid van beschermde soorten** in het onderzoeksgebied. Dit wordt vooral veroorzaakt door het feit, dat zij slechts gebruik hebben gemaakt “*van bestaande bronnen op Internet, het natuurloket en inventarisaties*”. Er wordt overigens geen overzicht gegeven van de hierboven bedoelde “*bronnen op internet*” en ook niet van de genoemde “*inventarisaties*” en een literatuurverwijzing (De Jager & Savenije, 2008) komt niet terug in de literatuurlijst. Kennelijk ontbreekt bij de MER-opstellers ook het besef, dat het Natuurloket absoluut geen actuele en deels ook onjuiste informatie bevat⁶. Ook dit MER draagt daar weer de sporen van. Op verschillende pagina’s wordt er bijvoorbeeld gegokt welke beschermde soorten in een gebied zouden kunnen voorkomen.

Al met al is de dataset van de in het plangebied “*voorkomende beschermde soorten*” in Bijlage 17 dan ook zéér incompleet, zoals op pagina 126 van het MER overigens ook wordt erkend. Des te merkwaardiger derhalve, dat de natuureffecten wel (en in de Samenvatting veelal als “*beperkt*”) worden beoordeeld. Op deze manier kan het milieu natuurlijk geen volwaardige rol in de besluitvorming spelen. Dat de mogelijk door de RijnlandRoute bedreigde natuur niet behoorlijk is onderzocht, is - behalve aan de MER-opstellers - vooral ook aan de opdrachtgever te verwijten.

Op pagina 131 van het MER staat, dat er “*geen vernietiging op(treedt) van (P)EHS-gebieden en ook niet van ecologische verbindingzones*”. Dat lijkt ons een volstrekt onjuiste uitspraak. Een deugdelijke, werkelijk optimaal functionele **ecologische verbindingzone** bij de Maaldrift lijkt ons echter **niet of nauwelijks te realiseren** bij de aanleg van de “N11-west”-varianten (met hun halve aansluiting op de A44) en **helemaal niet** bij “Zoeken Naar Balans” (met zijn - wat meer naar het zuiden verschoven - volledige aansluiting op de A44). Zoals op pagina 130 van het MER ook staat, zou dit een robuuste, voldoende brede ecologische verbindingzone tussen het Groene Hart en de duinen moeten zijn, op één van de weinige plekken (zo niet de enige plek) in Nederland waar de nationale Ecologische HoofdStructuur doorloopt van het veenweidegebied naar de kust. Anders dan op pagina 132 van het MER staat, zouden de “N11-west”-varianten en “Zoeken Naar Balans” de Ecologische HoofdStructuur ter plaatse dus ook **versnipperen**.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Opvallend genoeg speelt **verkeerslawaaï** bij de beoordeling van de landschapseffecten van de verschillende alternatieven en varianten geen enkele rol. Bij de aantasting van het landschap gaat

⁶ Overigens vermeldt het Natuurloket zelf bij de rapportage voor de kilometerhokken wél heel vaak: “*niet*”, “*slecht*” of “*matig*” als het om de volledigheid van de informatie gaat.

het in het MER alleen over de aantasting van “gebieden”, van “lijnen” en “zichtrelaties” (pagina 141). Bij de beoordeling van de effecten op het landgoed Berbice in Voorschoten is bij voorbeeld wel (zij het oppervlakkig) ‘gekeken’ (!) naar de effecten op de zichtlijnen en de relaties met de omgeving, maar het MER stelt op pagina 154, dat “*het landgoed zelf (...) niet (wordt) aangetast*”. De MER-opstellers vinden het voor de beleving van het landgoed kennelijk irrelevant, dat men daar straks na aanleg van één van de “N11-west”-varianten in continu verkeerslawaaï wandelt.

Tegenover de aantasting van de meeste zichtrelaties door de aanleg van verschillende alternatieven en varianten stellen de MER-opstellers als positief effect, dat er ingeval van het “N11-west”-alternatief en “Zoeken Naar Balans” “*nieuwe zichtlijnen ontstaan vanaf de weg*”. Hierbij wordt niet duidelijk hoe zij de aantasting van soms eeuwenoude zichtlijnen afwegen tegen het ontstaan van deze nieuwe ‘zichtlijnen’ vanaf een tweebaans autoweg.

Het integrale oordeel van de MER-opstellers (op pagina 168 en 169), dat de “N11-west”-alternatieven en ook “Zoeken Naar Balans” geen of slechts beperkte effecten op het landschap zullen hebben, zal door weinig inwoners van de regio worden gedeeld. In de nu betrekkelijk stille polders zullen de “N11-west”-alternatieven en ook “Zoeken Naar Balans” met hun kunstwerken zeker niet geheel onzichtbaar en onhoorbaar zijn.

Bodem en water

Bij de beoordeling van de bodemeffecten wordt een merkwaardig subcriterium gebruikt, dat inhoudt dat het als negatief wordt beoordeeld als er voor één van de RijnlandRoute-alternatieven of -varianten veel bodemverontreinigingen worden gesaneerd (zie pagina 165). Kennelijk vinden de MER-opstellers de tijdelijke hinder van het saneringswerk belangrijker dan het effect daarvan.

Maakbaarheid

De in het MER genoemde maakbaarheidsproblemen van de “**Nulplus**”-varianten worden niet onderbouwd. Zo wordt op pagina 172 en 173 van het MER bijvoorbeeld niet uitgelegd waarom er bij de “Nulplus-1”-variant van is “*uitgegaan*”(!), dat alle bruggen per se moeten worden vervangen. Bij de maakbaarheidsproblemen van deze variant is op pagina 171 van het MER namelijk sprake van “*beperkte ruimte*” ter hoogte van de kruising met de Oude Rijn, “*vanwege het monument aan de noordoostzijde en de bestaande bebouwing*”. Er staat daar echter helemaal geen monument.

Terwijl er ten opzichte van de Startnotitie met “Zoeken Naar Balans” wel een geheel nieuw alternatief aan het MER is toegevoegd, is van het “**Spoortracé**” - ons inziens ten onrechte - alleen de moeilijkst maakbare variant onderzocht. De door Prorail geadviseerde variant is volgens pagina 176 van het MER slechts “*verkend*”; de resultaten daarvan krijgen in het MER echter niet dezelfde behandeling als de andere alternatieven en varianten. Onbeantwoord blijft ook de voor de hand liggende vraag waarom bijvoorbeeld een (mogelijk minder kostbare en minder riskante) variant met twee kleinere buizen naast het spoor niet is onderzocht.

Investeringskosten

Duidelijk is, dat het “**Spoortracé**” in de besluitvorming vooral vanwege de kosten is afgefallen. Dat is betreurenswaardig, omdat dit alternatief op een aantal belangrijke punten even goed - en op een aantal punten niet slechter - scoort dan de “N11-west”-varianten en “Zoeken Naar Balans” (zie tabel 9.1 op pagina 182 van het MER). Bovendien kunnen de investeringskosten volgens pagina 191 van het MER 30% hoger of lager uitvallen en zijn mogelijk minder kostbare en minder riskante varianten van het “Spoortracé” niet gelijkwaardig onderzocht. Overigens wordt ook in het MER erkend, dat nog niet alle kosten in de ramingen zijn meegenomen.

Merkwaardig is, dat de investeringskosten van “**Zoeken Naar Balans**” in tabel 10.2 op pagina 191 van het MER op € 580 miljoen worden geraamd, terwijl die kosten in het overleg tussen rijk en provincie na de Integrale Benadering Holland Rijnland werden geraamd op € 844 miljoen. Op dat bedrag is ook de maximum bijdrage van het rijk voor dit alternatief (€ 422 miljoen) gebaseerd.

Baten van de RijnlandRoute

Autoverkeer

Op pagina 194 van het MER staat, dat de RijnlandRoute “*een alternatief (biedt) voor de huidige oost-westverbindingen in Leiden en (...) naar verwachting ook verschillende wegen in Leiden (zoals de Churchilllaan en het Lammenschansplein) (zal) ontlasten*”. Al eerder hebben wij op basis van kentekenonderzoek van de gemeente Leiden betoogd, dat (80 à 90%) van het autoverkeer op de Churchilllaan daar in de buurt moet zijn en/of daarvandaan komt en dat de (2 kilometer verderop gelegen) “N11-west”-varianten voor dat verkeer juist niet of nauwelijks een alternatief bieden. Die varianten zullen de Churchilllaan, het Lammenschansplein, de Lammebrug en de Europaweg dus ook niet ontlasten.

Hierboven schreven we onder “Verkeer en Vervoer” al, dat het niet alleen om de oost-westverbindingen in Leiden gaat. Met name de ‘noord-zuidwegen’ in de bebouwing, die aansluiten op de ‘randweg’, zullen juist zwaarder belast worden met verkeer de stad in. Het is dus maar de vraag of “*per saldo de doorstroming van het autoverkeer in Leiden verbetert, waardoor ook de (interne) bereikbaarheid van de stad verbetert*” (zie pagina 194). Bovendien dient bedacht te worden, dat het hier exclusief om de **autobereikbaarheid** van de stad gaat. Daarbij dient de vraag gesteld te worden of een oude stad als Leiden een dergelijke grotere autobereikbaarheid wel kan verwerken. Die vraag wordt in het MER echter niet gesteld, laat staan beantwoord.

Eveneens op pagina 194 van het MER staat, dat de RijnlandRoute de N14 aan de noordzijde van Den Haag waarschijnlijk “*ontlast, met alle positieve effecten vandien*”. Wie enigszins bekend is met de geschiedenis van de wegeaanleg in Zuid-Holland West zal zich herinneren, dat de N14 juist ook werd aangelegd voor het autoverkeer uit Wassenaar en het zuidelijk deel van de Bollenstreek, dat anders door Den Haag naar de A4 zou rijden⁷. Diezelfde weg moet dus nu weer ontlast worden. Zo loopt de overheid dus telkens weer met meer asfalt achter de problemen aan. Door dit alles zal de capaciteit van de A4 rond het Prins Clausplein een steeds groter knelpunt worden, dat alleen met enorme investeringen tijdelijk weggenomen kan worden.

Ook omdat de A4 volgens het MER in alle situaties “*zowel in de ochtend- als de avondspits zwaar belast (blijkt) te worden*”, zal de RijnlandRoute “*de betrouwbaarheid en robuustheid van het wegennet in en om Holland-Rijnland*” dan ook juist **niet verbeteren**. Zoals op pagina 194 van het MER ook staat, zal de overbelasting van de A4 “*door de verkeersaantrekkende werking van de RijnlandRoute*” **juist toenemen**.

In de Bijlage bij deze brief wordt het bovenstaande samengevat.

⁷ Rijkswaterstaat gaf destijds in de discussie over de N14 overigens toe, dat ca. 5% van het autoverkeer op de N14 gebruik zou maken van **de externe randwegfunctie** van die weg (van de N44 naar de A4 buiten Den Haag om), dat eveneens ca. 5% van het autoverkeer op de N14 gebruik zou maken van **de interne randwegfunctie** (van het noordelijk deel van de agglomeratie naar het zuidelijk deel via de N14, de A4 en de Lozerlaan om Den Haag heen) en dat derhalve ca. 90% van het autoverkeer op de N14 gebruik zou maken van **de verdeelfunctie** van de N14 (van buiten Den Haag via de aansluitende wegen Den Haag in).

Eindconclusie

Alle bovengenoemde fouten zouden in deze fase of in het tweede fase MER moeten worden hersteld. In deze fase dienen uiteraard alle fouten te worden hersteld die invloed op de trechtering kunnen hebben gehad.

Doordat rijk en provincie het al eens zijn geworden over het alternatief “Zoeken Naar Balans” en de minister ook alleen voor dat alternatief een rijksbijdrage ter beschikking heeft gesteld, maakt de hele procedure onontkoombaar de indruk dat de hele milieu-effectrapportage slechts als verplicht ritueel wordt gevolgd en eigenlijk alleen maar wordt gebruikt om een vooraf bepaalde keuze te legitimeren in plaats van als een instrument om een keuze op te baseren. Deze gang van zaken draagt niet bij aan het vertrouwen in de overheid.

Verder vinden wij, dat de provincie zich moet houden aan de faseringsafspraken die de verantwoordelijke gedeputeerde met de minister heeft gemaakt (zie het “*Randstad Urgent Contract Integrale Benadering Holland Rijnland*”). Daarbij zal begonnen moeten worden met de verdubbeling van de Tjalmaweg. Des te merkwaardiger, dat het MER hieraan niet of nauwelijks aandacht besteedt.

Graag bereid tot nadere toelichting op deze zienswijze, met vriendelijke groet en hoogachting namens de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (www.behoudrijnland.nl),

W.J. ter Keurs, J.R. van Leeuwen en E. Meelis

bijlagen onze brief d.d. 4 september 2009 aan minister Eurlings en andere bewindslieden over “*urgente maatregelen op de bestaande N206-route ter bevordering van de leefbaarheid, de veiligheid en de doorstroming*” en onze brief aan het kabinet d.d. 4 november van het vorig jaar met “*ons verzoek om geen rijksbijdrage te verlenen voor de aanleg van een nieuwe RijnlandRoute tussen de A44 en de A4 ten zuiden van Leiden, maar in plaats daarvan te bevorderen dat er op korte termijn de nodige maatregelen worden genomen op de bestaande N206-route door Leiden en de effecten daarvan op leefbaarheid, veiligheid en doorstroming te laten monitoren alvorens eventuele verdergaande maatregelen in overweging te nemen*”

Samenvatting

- Er zijn zeker verkeers- en vervoers- en leefbaarheidsproblemen in Holland Rijnland, maar die zijn van een andere aard en omvang dan het MER suggereert en die problemen kunnen ons inziens (en ook volgens de Integrale Benadering Holland Rijnland) **goedkoper, sneller en effectiever** worden aangepakt met maatregelen op de bestaande N206-route ter bevordering van de leefbaarheid, de veiligheid en de doorstroming dan door middel van grootschalige nieuwe weginfrastructuur. Hierover zijn ook afspraken gemaakt met het rijk. Het MER besteedt hier ons inziens ten onrechte geen aandacht aan.
- Ook het MER hanteert weer een aantal **onjuiste en irreële uitgangspunten** (wat betreft de toename van de kantooroppervlakte en de oppervlakte bedrijventerreinen bijvoorbeeld) en deels worden de gehanteerde uitgangspunten niet meer genoemd (de jaarlijkse groei van het autoverkeer en het aandeel openbaar vervoer en langzaam verkeer).
- **De Zevensprong van Verdaas** is in het MER op een onbeoordeelbare manier gehanteerd. Onduidelijk is welke maatregelen in de achtereenvolgende sprongen bedoeld worden en de effecten daarvan worden in het MER niet weergegeven met verkeersintensiteits- en I/C-kaarten. Bovendien worden de achtereenvolgende sprongen ten onrechte telkens op zichzelf beoordeeld. De cumulatieve effecten van alle maatregelen in de achtereenvolgende sprongen worden ten onrechte niet beoordeeld. De conclusie van de MER-opstellers over de Zevensprong van Verdaas, dat *“uitbreiding van de Weginfrastructuur (...) noodzakelijk (is)”*, wordt geenszins onderbouwd door de wijze waarop de Zevensprong in het MER is gehanteerd.
- Van het cumulatieve effect van de sprongen 1 t.e.m. 5 in de Zevensprong van Verdaas had ons inziens in het MER ook **het Meest Milieuvriendelijke Alternatief** kunnen - en ons inziens ook moeten - worden afgeleid.
- De **“Churchill Avenue”** heeft in het MER ons inziens ten onrechte niet dezelfde behandeling gekregen als de andere in hoofdstuk 4 behandelde alternatieven en varianten. In het MER wordt (zonder dat te vermelden en zonder uitleg) een andere variant van **“Zoeken Naar Balans”** gepresenteerd dan in de Integrale Benadering Holland Rijnland.
- Hoewel de RijnlandRoute zonder een rijksbijdrage überhaupt niet kan worden aangelegd, wordt de levensvatbaarheid van de **“N11-west”-varianten** met hun halve aansluiting op de Voorschoterweg (waar de gemeente Voorschoten fel op tegen is) en hun halve aansluiting op de A44 (die voor het rijk niet acceptabel is) in het MER ons inziens ten onrechte niet besproken.
- Van het **“Spoortracé”** is ons inziens ten onrechte alleen de moeilijkst maakbare en kostbaarste variant onderzocht.
- Onduidelijk is waarom er in het MER of in de Bijlagen **geen verkeersintensiteits- en I/C-kaarten** van de besproken alternatieven worden gepresenteerd. Dan had de lezer geen genoegen hoeven nemen met alleen tabellen van de werkdagetaalsverkeersintensiteiten op een beperkt deel van het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet.
- In het MER zijn voor het bepalen van **de reistijdeffecten** alleen twaalf regionale en regio-overschrijdende trajecten geselecteerd. Dat lijkt ons niet terecht, omdat uit de MKBA valt af te leiden dat de meeste ritten een stuk korter zullen zijn dan 10 kilometer.
- Anders dan in het MER staat, kan ons inziens nauwelijks worden volgehouden, dat de aanleg van de RijnlandRoute *“resulteert (...) in een robuuster wegennet”*. Zeker als de overbelasting van de A4 - behalve tot doortrekking van de parallelbanen richting het Prins Clausplein - ook nog tot aanpassing van het Prins Clausplein zou dwingen, zal dat enorme investeringen vergen.
- De opstellers van het MER maken niet duidelijk hoe zij aan het percentage doorgaand verkeer op de genoemde wegvakken komen.

- De dubieuze uitgangspunten en de ons inziens onjuiste wijze waarop de Zevensprong van Verdaas is gehanteerd zetten de beschreven verkeers- en vervoerseffecten van de RijnlandRoute en ook verschillende leefomgevings- en natuurlijke-omgevingseffecten op losse schroeven. Dit geldt zeker ook voor het **geluid**. Bovendien zijn de lokale geluidseffecten van de verschillende alternatieven en varianten in het MER niet of nauwelijks te beoordelen.
- De opstellers van het MER geven geen bevredigende verantwoording voor hun keuze alleen aandacht te besteden aan **NO₂ en PM₁₀**. Dit geldt ook voor hun antwoord op de vraag waarom andere componenten “*in het onderzoek niet nader beschouwd*” worden. Luchtvervuiling is tenslotte één van de grotere gezondheidsbedreigingen in Nederland. De lucht is in ons land verre van gezond en het verkeer is daarvan een belangrijke oorzaak. In het MER had daarom veel meer aandacht aan fijn stof en ultrafijn stof moeten worden besteed.
- De luchtkwaliteit langs de wegvakken in de poldergebieden, waar de bebouwing op relatief grote afstand van de weg staat, is in het MER niet bepaald met standaardrekenmethode 2, zoals genoemd in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Ook dit maakt een juiste vergelijking van de alternatieven en varianten in feite onmogelijk. De voor het MER gehanteerde methode is overigens niet alleen ongeschikt voor wegen in het open gebied, maar ook ongeschikt voor half verdiepte en verdiepte wegen en voor wegen in tunnels.
- In de paragraaf Luchtkwaliteit van het MER worden de resultaten van de verspreidingsberekeningen weergegeven “*ter hoogte van adressen, oftewel daar waar daadwerkelijk blootstelling plaatsvindt*”. Dit lijkt ons een onjuiste beperking, omdat de blootstelling ook buiten “*adressen*” (in parken en recreatiegebieden, zoals Vlietland, bijvoorbeeld) plaatsvindt.
- In het MER worden de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek voor het peiljaar 2020 gepresenteerd. Er worden ten onrechte echter geen resultaten gepresenteerd voor het beoogde realisatiejaar 2015. Dit lijkt ons niet correct, omdat de gedachte immers is dat emissiekentallen van gemotoriseerd verkeer en achtergrondconcentraties tot 2020 jaarlijks zullen verbeteren. Door alleen resultaten te presenteren voor 2020 ontstaat dus een té gunstig beeld van de luchtkwaliteit.
- Het begrip **barrièrewerking** wordt in het MER ons inziens ten onrechte ingeperkt tot de “*impact op langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) omdat omrijafstanden of langere reistijden kunnen ontstaan*”.
- Wat de **natuureffecten** betreft is er in het MER ons inziens onvoldoende aandacht voor het feit, dat ons land zich verplicht heeft soorten ook buiten formeel beschermde gebieden te beschermen.
- De MER-opstellers zijn slordig omgesprongen met de door ons ter beschikking gestelde **weidevogel-inventarisatiegegevens**. Onduidelijk is hoe de afname is berekend van het aantal broedparen door de aanleg van de “N11-west”-varianten of “Zoeken Naar Balans”. Ten onrechte is die afname berekend “*op basis van de gemiddelde dichtheden aan weidevogels*”. Dat geeft een grove onderschatting van de schade, wat niet zonder betekenis is, omdat de volgende soorten van de door het ministerie van LNV vastgestelde Rode-Lijst 2004 in het grasland van beide polders broeden: Grutto, Slobeend, Tureluur, Wintertaling en Zomertaling.
- Onduidelijk is hoe de MER-opstellers hebben bepaald, “*dat de geluidsverstoring van natuurgebieden in alle alternatieven afneemt ten opzichte van de autonome situatie*” en dat “*het oppervlak geluidsverstoorde ecologische verbindingzones (voor zover al gerealiseerd ...) in de varianten van N11-West (slechts) licht toe(neemt)*”. Duidelijkheid over de lokale effecten wordt ook hier node gemist.
- Onduidelijk is waarom de **stikstofdepositie-effecten** op een aantal daarvoor zeer gevoelige vegetatietypen in de duinen pas in de tweede fase “*nader uitgezocht*” zouden moeten worden. Dit lijkt ons juist een aspect dat bij de trechtering betrokken zou moeten worden.
- De opstellers van het MER blijken verontrustend slecht geïnformeerd over de **aanwezigheid van beschermde soorten** in het onderzoeksgebied. Op verschillende pagina's wordt er gegokt

welke beschermde soorten er in een gebied zouden kunnen voorkomen. Al met al is de dataset van de in het plangebied voorkomende beschermde soorten dan ook zéér incompleet. Des te merkwaardiger derhalve, dat de natuureffecten wel (en in de Samenvatting veelal als “beperkt”) worden beoordeeld. Op deze manier kan het milieu natuurlijk geen volwaardige rol in de besluitvorming spelen.

- Dat er geen (P)EHS-gebieden en ook geen ecologische verbindingszones worden vernietigd, zoals in het MER staat, lijkt ons een onjuiste uitspraak. Een deugdelijke, werkelijk optimaal functionele **ecologische verbindingszone** bij de Maaldrift lijkt ons echter **niet of nauwelijks te realiseren** bij de aanleg van de “N11-west”-varianten (met hun halve aansluiting op de A44) en **helemaal niet** bij “Zoeken Naar Balans” (met zijn volledige aansluiting op de A44). Anders dan in het MER staat, zouden de “N11-west”-varianten en “Zoeken Naar Balans” de Ecologische HoofdStructuur ter plaatse dus ook **versnipperen**.
- Ons inziens ten onrechte speelt **verkeerslawaai** bij de beoordeling van de landschapseffecten van de verschillende alternatieven en varianten in het MER geen enkele rol. Het integrale oordeel van de MER-opstellers, dat de “N11-west”-alternatieven en ook “Zoeken Naar Balans” geen of slechts beperkte effecten op het landschap zullen hebben, zal door weinig inwoners van de regio worden gedeeld.
- De in het MER genoemde **maakbaarheidsproblemen** van de “Nulplus”-varianten worden niet onderbouwd.
- Van het “**Spoortracé**” is ons inziens ten onrechte alleen de moeilijkst maakbare variant onderzocht. Onbeantwoord blijft ook de vraag waarom een mogelijk minder kostbare en minder riskante variant niet is onderzocht.
- Het MER biedt onvoldoende basis om alternatieven en varianten op basis van **de kosten** te laten afvallen. Dat geldt met name ook voor het “**Spoortracé**”, dat op een aantal belangrijke punten even goed - en op een aantal punten niet slechter - scoort dan de “N11-west”-varianten en “Zoeken Naar Balans”. Bovendien kunnen de investeringskosten volgens pagina 191 van het MER 30% hoger of lager uitvallen en zijn mogelijk minder kostbare en minder riskante varianten van het “Spoortracé” niet gelijkwaardig onderzocht.
- Merkwaardig is, dat de investeringskosten van “**Zoeken Naar Balans**” in het MER op € 580 miljoen worden geraamd, terwijl die kosten in het overleg tussen rijk en provincie na de Integrale Benadering Holland Rijnland werden geraamd op € 844 miljoen. Op dat bedrag is ook de maximum bijdrage van het rijk voor dit alternatief (€ 422 miljoen) gebaseerd.
- Gezien het feit dat (80 à) 90% van het autoverkeer op de Churchillaan daar in de buurt moet zijn en/of daarvandaan komt, maakt het MER niet duidelijk hoe de (2 kilometer verderop gelegen) “N11-west”-varianten voor dat verkeer een alternatief zouden kunnen bieden en hoe die varianten de Churchillaan, het Lammenschansplein, de Lammebrug en de Europaweg zouden kunnen ontlasten.
- De stelling in het MER, dat de RijnlandRoute “*per saldo de doorstroming van het autoverkeer in Leiden verbetert, waardoor ook de (interne) bereikbaarheid van de stad verbetert*”, wordt in het MER onvoldoende onderbouwd. Bovendien is het de vraag of een oude stad als Leiden een dergelijke grotere autobereikbaarheid wel kan verwerken. Die vraag wordt in het MER echter niet gesteld, laat staan beantwoord.
- Doordat de A4 volgens het MER in alle situaties zowel in de ochtend- als de avondspits zwaar belast (blijkt) te worden, zal de RijnlandRoute **de betrouwbaarheid en robuustheid van het wegennet** in en om Holland Rijnland juist niet verbeteren, zoals in het MER staat. De overbelasting van de A4 zal door de (ook in het MER genoemde) verkeersaantrekkende werking van de RijnlandRoute **juist toenemen**.

Verloop bevolking Holland Rijnland

