



P.a. Witte Singel 54,
2311 BL Leiden

Leiden/Voorschoten/Wassenaar/Zoeterwoude, maandag 26 september 2011.

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

Betreft: de RijnlandRoute en de economie

Geacht college!

De aanleg van de RijnlandRoute kost om en nabij een miljard aan belastinggeld. Het is dus van het allergrootste belang nauwgezet na te gaan of die uitgaven wel doelmatig zijn. De vraag is of dat in voldoende mate gebeurt is.

De opbouw van deze brief

In deze brief gaan we in op **de economische doelstellingen** van de aanleg van de RijnlandRoute en op wat daarover naar voren is gebracht in de 'herziene' MKBA "*RijnlandRoute - Structurerend element in de As Leiden Katwijk*" (oktober 2007), de nut-en-noodzaaknotitie "*RijnlandRoute – Verbinding van belang*" (november 2007), het 1^e fase MER RijnlandRoute (januari 2010) en het 2^e fase MER RijnlandRoute (april 2011).

We gaan daarna ook kort in op de "*Eerste uitkomsten Economische Effect Rapportage - vergelijking twee tracés van de Rijnland Route - 'Zoeken naar Balans' versus de 'Churchill Avenue'*" (juli 2011), het rapport van een onderzoek dat de Afdeling Urbanism van de Technische Universiteit Delft.

De brief eindigt met **een beargumenteerd advies** aan u.

Het versterken van de economie als 'duurzaamheidsdoelstelling'

Volgens het 1^e fase MER en het 2^e fase MER en volgens diverse van uw besluiten heeft de aanleg van de RijnlandRoute als doel het verbeteren van de autobereikbaarheid, de leefbaarheid en **de ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio Holland Rijnland**. Het versterken van de bereikbaarheid en de economie en het verbeteren van de gezondheid/leefomgeving worden op

pagina 108 van het 2^e fase MER zelfs “*duurzaamheidsdoelstellingen*” genoemd¹. Daarom is het des te opmerkelijker, dat er ook aan het onderwerp “*economie*” tot nu toe zo weinig serieuze aandacht is besteed. Dat dient alsnog wel te gebeuren en wel vóór de keuze van het voorkeursalternatief en vóór het provinciale inpassingsplan.

De economie in het 1^e en 2^e fase MER

Vooraf zij vermeld, dat het onderwerp “*economie*” natuurlijk niet bij uitstek in een MER thuishoort. Wij verbinden dit onderwerp dan ook niet aan het instrument milieueffectrapportage. Wij hebben het in dit verband alleen over het 1^e en 2^e fase MER, omdat daarin opmerkingen worden gemaakt over economische aspecten, zoals “*voertuigverliesuren*”, en omdat Provinciale Staten begin vorig jaar hebben besloten, dat in het 2^e fase MER economische aspecten, zoals “*reistijdboten*”, aan de orde moesten komen.

In het 1^e fase MER (2010) wordt (op pagina 77) gesteld, dat “*voertuigverliesuren*” (gemeten ten opzichte van een ideale verkeersafwikkeling) “*een beeld (geven) van het reistijdverlies van weggebruikers en (...) een belangrijke basis voor het kwantificeren van de economische effecten van congestie*” vormen (vetgedrukte van ons).

In het 2^e fase MER staat (in kader 9 op pagina 54) echter, dat zich ook bij de RijnlandRoute “*in alle onderzochte tracéalternatieven en varianten (...) op netwerkniveau dermate veel congestie voor(doet)*”, dat “*het zelfs met een dynamisch verkeersmodel niet in alle gevallen mogelijk (is) om parameters als snelheid, verliestijd, reistijd, wachtrijlengtes en gemiddeld aantal stops op een betrouwbare manier te berekenen*”. Daarom zijn deze (voor de RijnlandRoutestudie ongeschikt geachte) indicatoren ook niet gebruikt in het verkeersonderzoek.

Hierdoor is niet voldaan aan besluit 6150 van Provinciale Staten (“*Aanpak tweede fase MER*”) op 24 februari 2010, dat “*in de tweede fase (...) per alternatief en per variant in elk geval de volgende baten kwantitatief (zullen) worden geïnventariseerd: - Reistijdboten (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*” (vetgedrukte van ons).

De economie in de ‘herziene’ MKBA

Hierboven ging het over een aantal ‘**directe**’ economische effecten (op het gebied van de bereikbaarheid en de reistijd e.d.). Al in de ‘herziene’ MKBA “*RijnlandRoute - Structurerend element in de As Leiden Katwijk*” (oktober 2007) stond (op pagina 27), dat het nog steeds de vraag is hoe moet worden omgegaan met de ‘**indirecte**’ economische effecten (werkgelegenheid of het aantrekken van additionele vestigingsplaatsen voor bedrijven). Die effecten hebben ook volgens de ‘herziene’ MKBA “*doorgaans weinig of geen effect op de uitkomst van de MKBA (...). Een MKBA is doorgaans een analyse zonder indirecte economische effecten*”. De ‘herziene’ MKBA wijdde er dan ook geen apart hoofdstuk aan².

¹ Let op het markante verschil: in het Kader Afweging Duurzame Ontwikkeling (2009) heeft de provincie het over “*bereikbaarheid*”; in het 2^e fase MER gaat het uitsluitend over “*autobereikbaarheid*”. Over het verbeteren van de bereikbaarheid voor het openbaar vervoer en het langzaam verkeer en het vergroten van het aandeel daarvan in de verplaatsingen heeft het MER het helemaal niet.

² Ook de ‘herziene’ MKBA vermeldde (op pagina 32) wat de ‘directe’ effecten betreft overigens, dat de netto contante waarde van alle toen onderzochte varianten van de RijnlandRoute negatief was, wat per definitie inhoudt dat het project op economische grond niet voor uitvoering in aanmerking komt.

Nòg een keer de economie in het 1^e en 2^e fase MER

Al met al worden in (tabel 8.1 “*Effectenoverzicht*” op pagina 105 van) het 2^e fase MER geen scores toegekend aan het effect van de verschillende varianten van de RijnlandRoute op de “*Ruimtelijke economische ontwikkelingen*”. Voor de “*omvangrijke baten*” op het gebied van autobereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijke economische ontwikkelingen verwijst het 2^e fase MER naar het 1^e fase MER (pagina 195 en 196).

Het 1^e fase MER schrijft de “*baten voor de economie*” (i.h.b. op pagina 195 en 196) allereerst geheel toe aan de aanleg van de RijnlandRoute toe, zonder daarbij in te gaan op het effect van **andere belangrijke factoren**, zoals de beschikbaarheid van kapitaal, arbeid en ruimte.

Wat in het 1^e fase MER staat over de baten voor de economie heeft verder vooral **een kwalitatief en speculatief karakter**:

- Zo stelt het 1^e fase MER bijvoorbeeld, dat “*een verbeterde bereikbaarheid (leidt) tot lagere transportkosten, zowel voor zakelijke verplaatsingen als voor vrachtverkeer, en daarmee tot lagere productiekosten*” voor bedrijvigheid in de regio en daarmee tot “*een versterking van hun concurrentiepositie*”. Deze stelling gaat echter geheel voorbij aan het feit, dat veel zakelijk en vrachtverkeer zich buiten de spits afspeelt en voor wat de exportveiling FloraHolland Rijnsburg betreft voor een substantieel deel ook buiten de te ontlasten N206-route³.
- Dat “*de RijnlandRoute zal resulteren in een beter functionerende arbeidsmarkt*”, zoals het 1^e fase MER beweert, is een onbewezen stelling die niet met onderzoek wordt gestaafd. Bovendien is het de vraag hoe deze bewering zich verhoudt tot de hierboven al geciteerde opmerking in het 2^e fase MER, dat zich ook bij de RijnlandRoute “*in alle onderzochte tracéalternatieven en varianten (...) op netwerkniveau dermate veel congestie voor(doet)*”, dat “*het zelfs met een dynamisch verkeersmodel niet in alle gevallen mogelijk (is) om parameters als snelheid, verliestijd, reistijd, wachtrijlengtes en gemiddeld aantal stops op een betrouwbare manier te berekenen*”⁴.
- Evenmin onderbouwd is de stelling, dat “*de RijnlandRoute (...) daarnaast ook (betekent) dat het toerisme in Holland-Rijnland een impuls zal krijgen*”. Toerisme lijkt ons vooral gebaat bij een aantrekkelijke natuur en een aantrekkelijk landschap (duinen, strand, bollen, polders en landgoederen) en niet bij grote, zeer drukke autowegen daardoorheen.

De economische effecten hebben tot nu toe te weinig serieuze aandacht gehad

Al met al hebben (vooral ook de ‘indirecte’) economische effecten van de RijnlandRoute tot nu toe te weinig serieuze aandacht van de provincie gehad, terwijl het toch om één van de drie

³ Ook volgens (p. 7 van) de nut-en-noodzaaknotitie “*RijnlandRoute – Verbinding van belang*” (november 2007) ondervinden de transport- en logistieke bedrijven in Holland Rijnland “*veel hinder en verliezen door een slechte bereikbaarheid*”. “*De relatie met het achterland wordt al jaren als bijzonder slecht betiteld*”, aldus de notitie. De notitie maakte echter niet duidelijk of deze bedrijven werkelijk zo slecht bereikbaar zijn, in hoeverre dit een wegcapaciteitsprobleem is en in hoeverre de RijnlandRoute dit probleem zou oplossen. Hierbij dient bedacht te worden, dat het gaat om een relatief beperkte hoeveelheid verkeer dat vooral buiten de spits van de weginfrastructuur gebruik maakt als de capaciteit daarvan geen enkel probleem vormt. Daarbij gaat het vooral om de A44 van en naar Schiphol. Omdat Aalsmeer veel dichterbij Schiphol ligt (en daarmee ook direct (eventueel ook ondergronds) verbonden kan worden), is het verder de vraag hoe belangrijk de bloemenveiling in Rijnsburg in de toekomst zal blijven.

⁴ We herinneren er hier nog maar eens aan, dat ook de ‘herziene’ MKBA op pagina 25 nog steeds vermeldde, dat de RijnlandRoute zorgt voor een minieme “*winst*” in reistijd “*van 0,5-1,0 minuten per gemiddelde verplaatsing*”.

hoofddoelstellingen van de RijnlandRoute gaat⁵. Dit wordt mede veroorzaakt door het feit, dat in de genoemde rapporten en notities (nut-en-noodzaaknotitie, MKBA, 1^e fase MER en 2^e fase MER) telkens andere alternatieven en varianten van de RijnlandRoute zijn onderzocht. Verschillende van de nu onderzochte alternatieven en varianten zijn **zelfs helemaal niet behandeld** in rapporten en notities die dieper op de economische aspecten ingingen.

De ‘Economische Effect Rapportage’ van de TU Delft

De effecten van de twee belangrijkste varianten van de RijnlandRoute, namelijk Zoeken naar Balans en de Churchill Avenue, op de economische potenties hebben wel serieuze aandacht gekregen in een onderzoek dat de Afdeling Urbanism van de Technische Universiteit Delft heeft gedaan in opdracht van het Churchill Avenue Team.

In het rapport van dit onderzoek (*“Eerste uitkomsten Economische Effect Rapportage - vergelijking twee tracés van de Rijnland Route - ‘Zoeken naar Balans’ versus de ‘Churchill Avenue’”*; juli 2011) wordt het resultaat van het onderzoek omschreven als een *“eerste verkenning van de tracés”* met Space Syntax analyses⁶, wat *“in een vervolgonderzoek nader uitgediept (kan) worden”*.

In het rapport trekken de onderzoekers uit hun analyses de conclusie,

- dat **Zoeken naar Balans** *“weinig economische potentie (biedt) langs en op deze route en (...) in Leiden en Voorschoten de economische potenties van het bestaand stedelijk gebied (verzwakt)”* en dat de potenties die deze variant wel biedt *“zijn beperkt tot de kruispunten met A44 en A4”* (waar deze variant kansen biedt *“voor de ontwikkeling van bijvoorbeeld megamalls”*, die men daar uiteraard per se niet zal willen hebben);
- dat de **Churchill Avenue** *“economische potenties (biedt) zowel langs de route als bij het Bio Science Park, Voorschoten centrum, Leiden centrum en de regio Rijnland als geheel”* en dat deze variant *“veel potentie (geeft) voor de (re)vitalisering voor bestaand stedelijk gebied”* (terwijl *“er minder planologische restricties (zijn) rondom het CA tracé waardoor de economische potenties eerder kunnen worden waargemaakt”*).

Ons advies

Wij adviseren u vóór de keuze van het voorkeursalternatief en vóór het provinciale inpassingsplan alsnog serieuze aandacht te besteden aan de economische effecten van de verschillende alternatieven en varianten van de RijnlandRoute. Daar zijn heel goede redenen voor:

- Het versterken van de economie is één van de hoofddoelstellingen van de aanleg van de RijnlandRoute.
- Verschillende nu onderzochte alternatieven en varianten zijn helemaal niet behandeld in rapporten en notities die dieper op de economische aspecten ingingen. In het 2^e fase MER zijn voor een belangrijk deel bijvoorbeeld heel andere en veel duurdere alternatieven onderzocht dan in de MKBA. Wat in het MKBA staat is voor een groot deel dus niet meer van toepassing.
- In opeenvolgende rapporten en notities over de RijnlandRoute zijn over economische effecten daarvan tegenstrijdige beweringen gedaan.
- De provincie is tot nu toe onvoldoende ingegaan op de kritiek van verschillende kanten op de manier waarop ze de economische effecten van de verschillende alternatieven en varianten in

⁵ De economische aspecten van de **‘externe’ effecten**, zoals luchtkwaliteit, geluid, veiligheid, natuur en landschap, ruimtelijke ordening en recreatie, cultuurhistorie, en de kosten om schade op die gebieden te voorkomen, te mitigeren of te compenseren, hebben tot nu toe helemaal weinig aandacht gehad.

⁶ ‘Space Syntax’ is een door het University College London en de Technische Universiteit Delft ontwikkelde methoden-en-technieken-set.

opeenvolgende rapporten en notities behandelde⁷. Hierbij doelen wij met name ook op de kanttekeningen van de Randstedelijke Rekenkamer bij de MKBA over de RijnlandRoute op verzoek van de Statencommissie Mobiliteit, kennis en Economie⁸. De Randstedelijke Rekenkamer onderzoekt het rechtmatig, doelmatig en doeltreffend functioneren van de provincies Flevoland, Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland.

Ook in verband met het motiveringsbeginsel adviseren wij u hierbij in te gaan op de hierboven bedoelde Economische Effect Rapportage van de TU Delft. We zijn zeer benieuwd of en - zo ja - hoe u deze “*eerste verkenning*” voor alle nu nog onderzochte alternatieven en varianten verder gaat uitdiepen in vervolgonderzoek.

Graag bereid tot nadere toelichting, met vriendelijke groet en hoogachting namens de organisaties hieronder, in willekeurige volgorde:

Stichting Buurtschap Zuidwijkse Polder,
Bewonersvereniging Feministenbuurt Voorschoten,
Wijkvereniging Wijkraad Stevenshof,
Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute,
Bewonersvereniging ZuiderZeehelden,
Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland,
Bewonersvereniging Het Wedde “Weddevreugd”,
STICHTING GROTE POLDER GROENE hart,
Platform Duurzaam Voorschoten,
Fietsersbond Voorschoten,
Buurtvereniging St. Nicolaaspark en omgeving i.o.,
Bewonersvereniging Park Allemansgeest,
Stichting Tijd voor Groen/SnelwegofGroenweg,
Vereniging tot behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten,

Cc de Tweede Kamer;
de raden en de colleges van B&W van de betrokken gemeenten
de Randstedelijke rekenkamer;

⁷ In 2010 en 2011 hebben de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland e.v.a. uitgebreide kritiek gegeven op de economiepassages in **het 1^e en 2^e fase MER** en in 2008 ook op **de nut-en-noodzaaknotitie** van de provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland over de RijnlandRoute (“*RijnlandRoute Verbinding van belang*”; 2007) en ook op “*RijnlandRoute Structurerend element in de As Leiden Katwijk Maatschappelijke kosten-batenanalyse*” (2007).

⁸ Zie de brief van de Randstedelijke Rekenkamer aan Provinciale Staten van Zuid-Holland d.d. 24 april 2008 (kenmerk 2008/GM/062; “*Resultaten verzoek quick scan MKBA RijnlandRoute*”).