



P.a. Witte Singel 54,  
2311 BL Leiden

Den Haag, woensdag 7 maart 2012.

Inspreektekst van Wim ter Keurs namens de 25 organisaties van het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute tijdens de vergadering van de Statencommissie Verkeer en Milieu over agendapunt 2a "Toetsingscriteria tracékeuze RijnlandRoute"

Mijn naam is Wim ter Keurs en ik mag hier spreken namens de 25 organisaties van het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute.

Vanmiddag bespreekt u de toetsingscriteria voor de tracékeuze van de RijnlandRoute. In de agenda wordt u voorgesteld **a.** van gedachten te wisselen over de door GS voorgestelde criteria, **b.** aan te geven of u dit de juiste criteria vindt en **c.** een uitspraak te doen over de onderlinge weging van de verschillende criteria.

Al een aantal malen hebben wij GS geadviseerd om een discussie over de weging van de verschillende criteria mogelijk te maken voordat zij een "voorkeursbesluit" nemen. Wij gaven GS dit advies, omdat "**ook bij de weging van de criteria (...) transparantie (...) van het grootste belang (is)**" (zie onze brieven aan u over dit onderwerp d.d. 20 december, 6 februari en 1 maart jl.).

In de agenda voor deze vergadering staat nu, dat GS "*vooralnog geen uitspraken (doen) over hoe de verschillende toetsingscriteria tegen elkaar worden afgewogen, omdat dit een politieke keuze betreft*". Dat is toch een wat merkwaardige formulering. Alsof GS **niet** transparant hoeven te maken hoe ze tot "*een politieke keuze*", tot een 'afweging' komen. Gelukkig wordt u in de agenda **wel** voorgesteld een uitspraak te doen over de onderlinge weging van de verschillende criteria.

Dat zou ook in het geval van de RijnlandRoute overigens helemaal niet nieuw zijn. Al in 2004 besloot de Stuurgroep RijnlandRoute, "*dat voorafgaand aan de beoordeling van de tracés een onderlinge **weging** aan (...) zes hoofdgroepen (van criteria) toegekend moet worden*" (vetgedrukte van ons)<sup>1</sup>. Niet onbelangrijk is, dat "*natuur en landschap*" en "*milieu en leefbaarheid*" na "*verkeer en vervoer*" daarbij als de belangrijkste criteria naar voren kwamen. Wij gaan ervan uit, dat u daar niet zomaar van af zult wijken. Opmerkelijk genoeg komt het toen belangrijke geachte criterium "*maatschappelijke haalbaarheid*" in het u thans voorgelegde rijtje van GS overigens niet meer voor ... U kunt zulke criteria echter niet zomaar laten vallen.

Recentelijk hebben ook GS zelf overigens wel degelijk (niet onbelangrijke politieke) uitspraken gedaan over de weging van bepaalde aspecten van de RijnlandRoute. Zo schreven zij ons halverwege vorige maand, dat geld "*bij gelijke kosten (...) geen doorslaggevend criterium zal zijn*" en "*bij verschillen van honderden*

<sup>1</sup> Er is toen aan de direct bij het RijnlandRouteproces betrokken partijen (de provincie Zuid-Holland, de regio Holland Rijnland, de gemeenten Katwijk / Rijnsburg / Valkenburg, Leiden, Oegstgeest, Voorschoten, Wassenaar en Zoeterwoude, de Klankbordgroep Bedrijf en Maatschappij, de Klankbordgroep Bewonersorganisaties en individuele bewoners) gevraagd 10 punten te verdelen over de volgende zes criteria: "*Economische en ruimtelijke ontwikkeling, Maatschappelijke haalbaarheid, Kosten en Kostendragers, Milieu en leefbaarheid, Natuur en landschap, Verkeer en vervoer*". Hierbij moest elk van de zes criteria tenminste 1 punt krijgen en waren de overige vier punten vrij te verdelen. Hierna werd het rekenkundig gemiddelde bepaald en omgerekend naar een onderlinge verhouding (uitgedrukt in procenten). Op 11 november 2004 besloot de Stuurgroep het resultaat van deze weging (en vooral de aldus ontstane rangorde van de criteria) te hanteren bij het beoordelen van de uitkomsten van de Verkenning (Verkenning RijnlandRoute - Studie naar de effecten van een nieuwe of verbeterde wegverbinding in de corridor A4-A44-Katwijk, DHV Ruimte en Mobiliteit, mei 2005 versie 1.1 definitief, kenmerk: WH-ZH20050156).

*miljoenen*” wel. Kennelijk vinden GS de kosten dus pas “*doorslaggevend*” als de verschillen tussen de verschillende alternatieven wat dit criterium betreft tientallen procenten bedragen.

Het zij me vergund nu een paar opmerkingen te maken bij de “toetsingscriteria” die GS noemen in hun voorstel aan u:

1. Het is jammer en ook onjuist, dat het voorstel van GS over de toetsingscriteria (op pagina 2) alleen het bevorderen van de bereikbaarheid van de stedelijke en economische centra in de regio als doelstelling noemt. In het 2<sup>e</sup> fase MER stond immers, dat de RijnlandRoute **ook** als doel heeft “*de leefbaarheid (...) te verbeteren*” in de regio. Dit aspect moet dus ook zeker onderdeel worden van het “**probleemoplossend vermogen**”. Al in de Verkenning ging het over het oplossen van de leefbaarheidsproblemen. Een betrouwbare overheid kan de doelen van een project niet zomaar tussentijds veranderen.

Voor wat betreft het aspect “**robuustheid**” verwijs ik u naar het rapport van het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute, waarin - terecht - een nauwkeuriger definitie van dit begrip staat dan in de GS-voorstel aan u. Het is zaak dit aspect niet te ‘vervuilen’ met allerlei vooralsnog ongedefinieerde begrippen als toekomstvastheid en ontvlechting van verkeersstromen.

2. Bij het aspect “**kosten**” missen wij in het GS-voorstel een beschouwing over het feit, dat het eerste deel van de rijksbijdrage pas in 2015 beschikbaar komt en een substantieel deel pas na 2020 en dat de bijdrage van de regiogemeenten slechts ‘bij stukjes en beetjes’ gedurende een lange reeks van jaren beschikbaar komt. In de GS-brief staat geen beschouwing hoe de provincie hiermee denkt om te gaan. Gaat de provincie voorfinancieren, lenen?! Passen de enorme investeringen in de RijnlandRoute wel in de Wet houdbare overheidsfinanciën?

Overigens zijn - vooral bij Zoeken naar Balans - allerlei kosten (zoals compensatiekosten voor het verlies aan volkstuinen, sportvelden en natuurwaarden) tot nu toe niet meegenomen in de berekeningen.

3. In het GS-voorstel aan u missen wij bij het aspect “**risico’s**” ook de risico’s die verbonden zouden zijn aan het gebruik van Zoeken naar Balans voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.
4. Het lijkt ons uit een oogpunt van rechtszekerheid van groot belang, dat vooraf eenduidig wordt vastgelegd welke “**milieueffecten**” bij de tracékeuze een rol zullen spelen. In het GS-voorstel aan u worden de aspecten, die hierbij aan de orde zullen komen, alleen maar voorbeeldgewijze genoemd (“*onder meer*” landschap, geluid, lucht, natuur en water)<sup>2</sup>. Dat moet nauwkeuriger.
5. Het is goed, dat er een nieuwe “**MKBA**” (Maatschappelijke **K**osten-**B**atenAnalyse) wordt opgesteld. Wij gaan er voetstoots vanuit, dat daarin ernstig rekening wordt gehouden met de kritiek die onder meer Behoud Rijnland, TNO en de Randstedelijke Rekenkamer een paar jaar geleden op eerdere MKBA-versies hebben gegeven en dat ook rekening wordt gehouden met de vorig jaar uitgebrachte “*Economische Effect Rapportage*” van de TU Delft.
6. Wat het aspect “**ruimtelijke kwaliteit**” betreft stelt het GS-voorstel terecht, “*dat de ruimtelijke aspecten moeilijk kwantificeerbaar zijn*” en dat deze aspecten daarom “*kwalitatief (worden) benoemd*”. Wij zijn het ermee eens, dat schijnnaauwkeurigheid door kwantificering van de ruimtelijke aspecten moet worden voorkomen. Anderzijds moeten de (kwalitatief benoemde) ruimtelijke aspecten wel navolgbaar gedefinieerd worden, zodat de effecten op dit gebied niet voor verschillende uitleg vatbaar zijn.

Mag ik eindigen met het uitspreken van ons vertrouwen, dat u onze opmerkingen vanmiddag zult overnemen **in uw kaderstellende rol** als bevoegd gezag in deze, zodat u later **ook uw controlerende rol** werkelijk adequaat kunt vervullen?

Dank voor uw aandacht!

929 woorden (1<sup>e</sup> pagina “+”: 387 woorden)

---

<sup>2</sup> In het 2<sup>e</sup> fase MER kwamen (wat Milieu - leefomgeving betreft) geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en gezondheid aan de orde en (wat Milieu - natuurlijke omgeving betreft) natuur, landschap, cultuurhistorie, recreatie, archeologie, bodem en (grond)water.