



P.a. Witte Singel 54,
2311 BL Leiden

dossiernummer DOS-2010-0022528

Leiden/Voorschoten/Wassenaar/Zoeterwoude, dinsdag 6 mei 2014.

Aan Provinciale en Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
ter attentie van de Afdeling Ruimte, Wonen en Bodem,
Postbus 90602 2509 LP Den Haag.

Betreft: "Zienswijze ontwerp-inpassingsplan RijnlandRoute" (dossiernummer DOS-2010-0022528)

Geachte colleges!

Een stapel van ca. een halve meter hoog met duizenden pagina's en maar zes weken de tijd

Op 28 maart jl. hebben GS het ontwerp-inpassingsplan en het ontwerpbesluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï gedurende zes weken ter inzage gelegd: een stapel van ca. een halve meter hoog met duizenden pagina's, die niet in zes weken is te lezen. Bovendien was een aantal stukken op de sites van de provincie gedurende die termijn niet te raadplegen. Dit in strijd met de relevante wet- en regelgeving ter zake. Deze manier van 'ter inzage leggen' vormt al met al een ernstige belemmering voor het indienen van een zienswijze.

Een 'separate procedure' voor de tracébesluiten

Bij hun kennisgeving kondigden GS aan, dat het Rijk "voor het deel van de RijnlandRoute dat samenvalt met de A4 en A44 (...) een besluit op grond van de Tracéwet (zal) nemen" en dat hiervoor door het Rijk "een separate procedure (wordt) doorlopen". Thans wordt verwacht dat de ontwerp-tracébesluiten later deze maand ter inzage worden gelegd, d.w.z. pas nadat de termijn van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan is afgelopen.

In onze brief aan GS d.d. 17 april jl. schreven wij, dat het college "ons (hiermee) - zonder daarvoor een inhoudelijke motivering te geven - de mogelijkheid (ontneemt) het ontwerp-inpassingsplan en de ontwerp-tracébesluiten **in samenhang** te bezien en op die samenhang ook te reageren. Dat is eens te zorgelijker en ook eens te onbegrijpelijker, omdat de provincie de RijnlandRoute al bijna tien jaar lang consequent en nadrukkelijk als één project presenteert". Wij verzochten het college in die brief dan ook "de termijn van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan zodanig te verlengen, dat dit plan tegelijk met de ontwerp-tracébesluiten ter inzage komt te liggen". Op die brief hebben we taal noch teken van GS ontvangen.

Het ontbreken van een aanvulling op het 2^e fase MER

Wij maken bezwaar tegen het ontbreken van een aanvulling op het 2^e fase MER voor de RijnlandRoute. Volgens ons schiet de motivering waarom een aanvulling op het 2^e fase MER niet nodig is ernstig tekort. Het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel en ook het rechtszekerheidsbeginsel lijken ons hierbij ernstig in het geding.

In de Toelichting op het ontwerp-inpassingsplan RijnlandRoute (projectnr. 245223; revisie 6 d.d. 20 maart 2014) staat zonder deugdelijke bewijsvoering: *“Door de doorgevoerde optimalisaties wijken de milieueffecten lokaal deels af van de in het MER 2e fase RLR onderzochte effecten. In alle gevallen betreft het een verbetering van de in het MER voorspelde milieusituatie, danwel zijn de effecten per saldo gelijkwaardig te beoordelen met de in het MER 2e fase beschreven effecten. Omdat het vooral lokale effecten betreft verandert de onderlinge vergelijking van de alternatieven zoals in het MER 2e fase beschreven niet wezenlijk. Een aanvulling op het MER 2e fase RLR is dan ook niet nodig”* (vetgedrukte van ons).

Allereerst is het ontbreken van een aanvulling op het 2^e fase MER in strijd met de toezegging die gedeputeerde De Bondt op 10 april 2013 deed in de vergadering van de Statencommissie Verkeer en Milieu, waarin zij letterlijk zei: *“Er komt een aanvulling op de MER”* (vetgedrukte van ons). Bovendien adviseerde de Commissie voor de m.e.r. in haar advies d.d. 18 oktober 2012 over de Rijnlandroute MER 2e fase 2.0 om een aanvulling op het MER op te stellen, omdat de vergelijking van de tracés voor de Rijnlandroute nog niet volledig was en ook onduidelijk was hoe negatieve effecten op Natura 2000-gebieden voorkomen worden.

Verder komt **de verwijzing naar de landsadvocaat** in de 5 -minuten versie voor Provinciale Staten over het Ontwerp-inpassingsplan RijnlandRoute en Ontwerpbesluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï RijnlandRoute d.d. 26 maart jl. ons in dit verband tamelijk merkwaardig voor (*“Ten behoeve van het OPIP en de OTB's zijn de effecten van het gewijzigde ontwerp onderzocht en gerapporteerd in diverse achtergrondrapporten. Mede op basis van deze onderzoeken is door het bureau Tauw (zie bijlage 25 bij OPIP) beoordeeld of de milieueffecten van het gewijzigde ontwerp van de RijnlandRoute, zoals dat ten grondslag ligt aan het O-PIP en de OTB's, in lijn zijn met de beschreven milieueffecten in het MER 2e fase RLR en of er gevolgen zijn voor de vergelijking van de alternatieven. De conclusies van Tauw zijn getoetst door de landsadvocaat”* (vetgedrukte van ons)).

In de 5-minutenversie wordt niet vermeld welke conclusies de landsadvocaat precies heeft getoetst en wat de uitkomsten daarvan precies waren. De uitkomsten zijn in ieder geval niet gevoegd bij de stukken die thans ter inzage liggen. Ons is alleen bekend, dat gedeputeerde De Bondt de landsadvocaat gevraagd heeft of een nieuw MER nodig was voor de boortunnel onder Voorschoten waartoe de provincie besloten had. Het antwoord daarop luidde inderdaad ontkennend (zie de brief van GS aan PS d.d. 22 november 2012; kenmerk PZH-2012-359596346).

Intussen hebben er echter veel meer aanpassingen plaatsgevonden. Zo is in het nieuwste ontwerp onder meer de Bypass Oostvlietpolder vervallen, de as van de A4 verlegd, de aansluiting van de Europaweg en de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 veranderd (wat betreft de RijnlandRoute: van onder de A4 door naar hoog over de A4 heen), de boortunnel ten oosten van de Vliet en ten westen van de spoorlijn verlengd, de ligging van de Hofvlietweg veranderd en ook de aansluiting van de RijnlandRoute op de A44 ingrijpend veranderd. Als gevolg van een aantal van deze aanpassingen zal het verkeer zich anders over het wegennet verdelen, waardoor - niet alleen lokaal - andere effecten kunnen ontstaan. Door het vervallen van de Bypass Oostvlietpolder zal er bijvoorbeeld meer verkeer over de Lammebrug en het Lammenschansplein afgewikkeld worden. Bovendien is het gebruik van de Oostvlietpolder intussen veranderd door de instelling van het weidevogelreservaat 't Vogelhoff en moet er dus met andere effecten rekening worden gehouden.

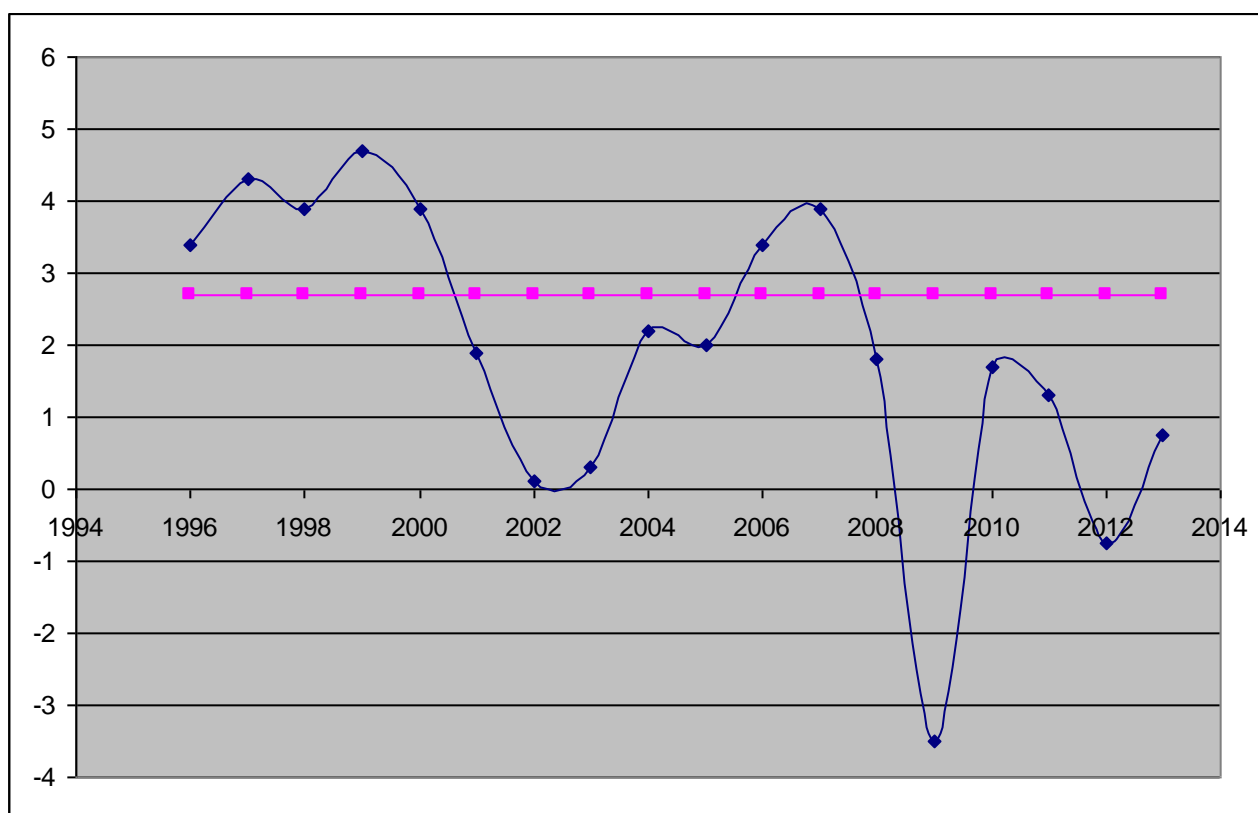
De *“Analyse van het wegontwerp in relatie tot het MER (2e fase) RijnlandRoute”* van Tauw, waarin *“per milieuthema kwalitatief (wordt) aangegeven of en zo ja op welke punten de ontwerpwijzigingen tot andere effecten leiden dan voorspeld in het MER 2e fase RLR”* (vetgedrukte van ons) kan een aanvulling op het MER ons inziens niet vervangen. De verbeteringen worden in deze analyse verder - volstrekt onbeoordeelbaar - met een enkel plusje aangegeven.

Op grond van deze analyse van Tauw is dan ook niet te beoordelen of en in hoeverre de milieueffecten van alle doorgevoerde optimalisaties (alleen) lokaal afwijken van de in het 2^e fase MER onderzochte effecten, of en in hoeverre dit inderdaad in alle gevallen een verbetering van de in het MER voorspelde milieusituatie betreft danwel of de effecten inderdaad per saldo gelijkwaardig zijn aan de in het 2^e fase MER beschreven effecten. Bovendien maakt de mededeling, dat de effecten van alle ‘optimalisaties’ per saldo gelijkwaardig

zijn, het voor belanghebbenden onmogelijk te beoordelen hoe hun situatie verandert door alle veranderingen. Een aanvulling op het 2^e fase MER voor de RijnlandRoute, zoals vorig jaar toegezegd door de gedeputeerde en geadviseerd door de Commissie m.e.r., lijkt ons dus juist wel nodig.

Dat GS op 18 maart jl. nog een aantal ‘optimalisaties’ hebben vastgesteld en dat de milieueffecten daarvan niet zijn berekend, maar “beoordeeld op basis van expertjudgement”, geeft wel aan hoe ‘haastje-repje’ de besluitvorming over de RijnlandRoute plaatsvindt. De vraag is al met al of - gezien alle aanpassingen en veranderingen - wel voldaan is aan artikel 3.2 van de Algemene wet bestuursrecht, dat het bestuursorgaan “bij de voorbereiding van een besluit (...) **de nodige kennis** (vergaart) omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen” (vetgedrukte van ons).

Wij maken ook bezwaar tegen het ontbreken van een aanvulling op het 2^e fase MER, omdat daarmee een kans gemist wordt om nu eindelijk eens realistische prognoses te gebruiken en nu eens niet meer (alleen) uit te gaan van het Global Economy scenario, dat voorziet in een jaarlijkse groei van het BBP van 2,7% tussen 2000 en 2020 (wat bij lange na niet gehaald wordt; zie de grafiek hieronder) en in een voortgezette groei van het autoverkeer (terwijl het autoverkeer volgens rapporten van de provincie zelf overal in Zuid-Holland afneemt).



Jaarlijkse BBP-groei (in werkelijkheid (in de periode 2000-2013 was de jaarlijkse BBP-groei gemiddeld 1,4); volgens het GE-scenario)
Bron: <http://www.cpb.nl/sites/default/files/cijfer/Kortetermijnraming%20juni%202012:%20lage%20economische%20groei%20tot%202017/cpb-bijlage-2-kmev2013.xls>

Het hanteren van realistische prognoses zou ook tegemoet komen aan de passage die de Commissie m.e.r. in haar Voorlopig Toetsingsadvies d.d. 18 oktober 2012 over het MER RijnlandRoute (rapportnummer 2198-338) wijdt aan de verkeersprognoses, namelijk dat “de verkeersprognoses - mede - door de huidige economische crisis waarschijnlijk een overschatting van de verkeersgroei laten zien voor 2020 en 2030 en dat de geprognostiseerde aantallen waarschijnlijk later dan de planjaren gerealiseerd wordt” en dat het bovendien de vraag is “of door de afvlakkende demografische ontwikkelingen dergelijke piekbelastingen zullen gaan ontstaan”. In dit toetsingsadvies vermeldt de Commissie m.e.r. ook, dat “een groot aantal insprekers wijst op de waarschijnlijke overschatting van de verkeersgroei”.

De toelichting op het O-PIP voldoet niet aan de eisen van het Besluit ruimtelijke ordening

een verantwoording van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen

Bij brief van 22 maart jl. adviseerden wij u ook met het ontwerp-inpassingsplan voor de RijnlandRoute al te voldoen aan de eisen van het Besluit ruimtelijke ordening, in het bijzonder ook aan de volgende eis (Art. 3.1.6.1a Bro): *“Een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor gaan vergezeld van een toelichting, waarin zijn neergelegd: a. een verantwoording van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen (...)”* (**vetgedrukte van ons**). Op deze brief mochten wij tot nu toe geen reactie van u ontvangen.

De voorliggende toelichting voldoet ons inziens echter niet aan de eisen die het Besluit ruimtelijke ordening daaraan stelt. In de toelichting ontbreekt onder andere namelijk een deugdelijke verantwoording van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen, met name een verantwoording van de door u gekozen variant van de RijnlandRoute (zowel vergeleken met de no-regretmaatregelen als met de Churchill Avenue, eventueel ook als boortunneltracé).

De toelichting bevat voornamelijk een procesmatige beschrijving van de door u en anderen geproduceerde stukken waarop u uw keuze voor de RijnlandRoute heeft gebaseerd, zonder één woord te wijden aan de omvangrijke kritiek die u in de loop der jaren van verschillende kanten op uw producties heeft ontvangen. Het motiveringsbeginsel houdt ons inziens niet alleen in, dat u uw besluiten deugdelijk motiveert (dat de feiten kloppen en dat de motivering logisch en begrijpelijk is), maar ook dat u behoorlijk op tegenargumenten ingaat.

In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan ontbreekt ook een inzichtelijke vergelijking met alternatieven die tot uw keuze hebben geleid. Zo ontbreekt bijvoorbeeld de kritiek die u van de Randstedelijke Rekenkamer (en ook van TNO, Witteveen + Bos, van de gemeente Voorschoten en van ons¹) heeft ontvangen op de MKBA voor de RijnlandRoute².

Kort samengevat komt **de kritiek op de herziene MKBA** erop neer, dat de baten van de aanleg van de ZnB-variant van de RijnlandRoute (voornamelijk reistijdwinst en reisbetrouwbaarheid, berekend over een periode van 100 jaar vanaf de ingebruikname van de weg voor een sterk toegenomen hoeveelheid autoverkeer bij een forse economische groei van 2,7% per jaar tussen 2000 en 2020) schromelijk overdreven zijn door deze baten te vergelijken met ‘niets doen’, terwijl de zogenaamde ‘externe effecten’ (zoals bijvoorbeeld de effecten van de weg op luchtkwaliteit, geluid, veiligheid, natuur en landschap, ruimtelijke ordening en recreatie, cultuurhistorie) niet of nauwelijks worden meegerekend. Ook de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan gaat weer niet in op het feit, dat baten/kostenverhouding voor de ZnB-variant van de RijnlandRoute bij een economische groei die veel meer overeenkomt met de huidige werkelijkheid (in het RC-scenario) 0,7 bedraagt³⁴⁵.

‘Nut en noodzaak’ van de RijnlandRoute worden in de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan door u ‘onderbouwd’ met kwalitatief geformuleerde beweringen die vooral het karakter van stellingen hebben, waarvoor geen nadere bewijsvoering wordt geleverd. Een deugdelijke probleemanalyse heeft tot nu toe ontbroken; dus is ook niet te beoordelen welke problemen de RijnlandRoute al dan niet zou oplossen. Zo wordt **de ‘noodzaak’ van de RijnlandRoute** ‘onderbouwd’ met *“een aantal knelpunten die zich voordoen in de huidige situatie”*; knelpunten die zich door de veronderstelde groei van het autoverkeer in de toekomst zouden kunnen verergeren. Hierbij wordt er geheel aan voorbij gegaan, dat uit verschillende rapporten van

¹ Zie onder meer onze brief d.d. 26 september 2011 aan Provinciale en Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland over “de RijnlandRoute en de economie”

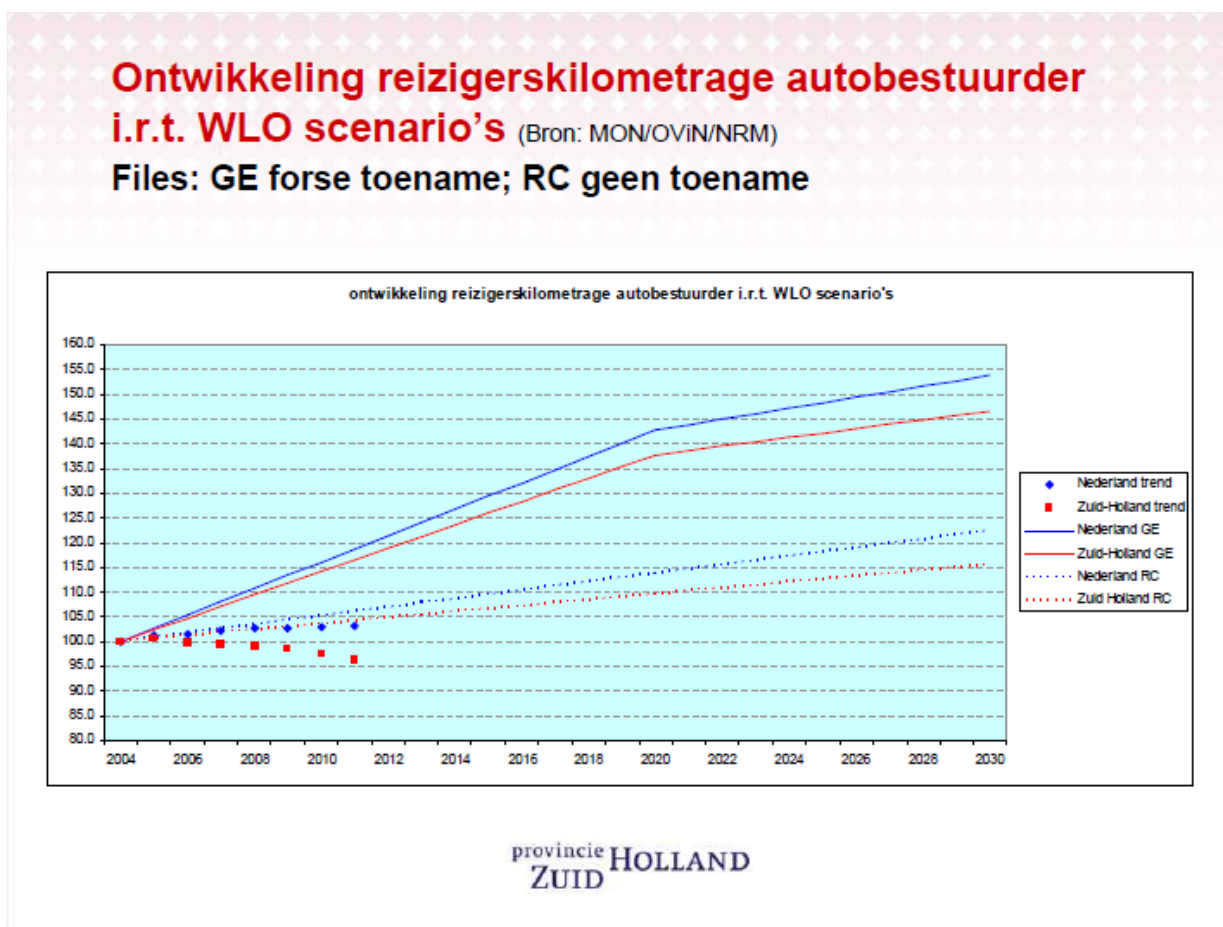
² Zie onder meer de brief d.d. 24 april 2008 (kenmerk 2008/GM/062) van de Randstedelijke Rekenkamer aan Provinciale Staten van Zuid-Holland *“Resultaten verzoek quick scan MKBA RijnlandRoute”* en de brief d.d. 29 mei 2008 (kenmerk 2008/GM/069) van de Randstedelijke Rekenkamer aan Provinciale Staten van Zuid-Holland *“Aanvulling op quick scan MKBA RijnlandRoute”*.

³ Dat de (milieu)effecten van rijksprojecten met het NRM worden gebaseerd op het GE-scenario teneinde daarmee een onderschatting van de (milieu)effecten te voorkomen, laat natuurlijk onverlet dat bij een MKBA met een hoog en een laag scenario moet worden gewerkt en dat de kosten van de ZnB-variant van de RijnlandRoute bij een economische groei die veel meer overeenkomt met de huidige werkelijkheid (in het RC-scenario) bijna anderhalf keer zo hoog zijn als de baten.

⁴ Zie ook het CE-rapport: Essen, H.P. van & M.J.J. ’t Hoen (2013). *Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig?* Review van het gebruik van economische scenario’s bij doorrekening van MIRT-projecten. Delft, november 2013.

⁵ Zie de notitie d.d. 26 februari jl. van Ir. Jaap van Meijgaarden *“Verkeerskundige onderbouwing van Rijnlandroute niet langer houdbaar - Kosten-batenverhouding negatief”* en het persbericht daarover d.d. 28 februari jl. *“Kosten Rijnlandroute fors hoger dan baten”*.

de provincie zelf blijkt dat het autoverkeer al een flink aantal jaren niet meer toeneemt, maar afneemt⁶ en dat het afnemende autoverkeer zich daarmee dus ook al een flink aantal jaren **buiten** de bandbreedte tussen het RC-scenario en het GE-scenario beweegt, zoals de grafiek hieronder laat zien⁷.



Ook het **'nut'** van de **RijnlandRoute** wordt in de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan 'onderbouwd' met kwalitatief geformuleerde beweringen. Zo zou de verkeersveiligheid en de leefbaarheid volgens de toelichting verbeteren doordat er na aanleg van de RijnlandRoute "*minder gebruik gemaakt van het onderliggend wegennet*". Dat geldt volgens gegevens die de provincie zelf heeft laten verzamelen⁸ in ieder geval niet voor de N206-route, die al jaren consequent wordt genoemd als te ontlasten route. Met de RijnlandRoute zal de Churchillaan-Zuid en de Lelylaan-Noord in 2020 15 à 20% drukker zijn dan in 2008 en de Tjalmaweg-Zuid zelfs 2,5x zo druk. We laten hierbij nog buiten beschouwing of wegen inderdaad veiliger worden naarmate het daarop 'rustiger' wordt.

Een vergelijking van de verwachte verkeersdrukke in 2020 met de vastgestelde drukke in 2008 zal de bewoners langs de N206-route in Leiden meer zeggen dan de berekende drukke op hun route in 2030 met en zonder (de ZnB-variant van) de RijnlandRoute, zoals in hoofdstuk 6 van de toelichting wordt gepresenteerd. Dit geldt eens te meer als ook noot 15 op pagina 86 van het Verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng m.e.r. tweede fase RijnlandRoute (d.d. 31 maart 2011; Kenmerk ZHA218/Nhn/2205) in aanmerking wordt genomen. Die noot luidt namelijk: "*Het verkeersmodel 'kent' het prognosejaar 2030 niet en er zijn ook geen eenduidige uitgangspunten*".

⁶ Zo staat op pagina 5 van de PVVP-monitor 2011 van de provincie Zuid-Holland (d.d. april 2012) bijvoorbeeld: "*In de periode 2004-2010 is de totale mobiliteit van de Zuid-Hollandse bevolking gedaald. Deze daling wordt vooral veroorzaakt doordat de inwoners van Zuid-Holland gemiddeld duidelijk minder kilometers afleggen. (...) Alle regio's van Zuid-Holland vertonen een soortgelijk beeld*". En in bijlage 1 van de "Ontwerp Beleidvisie Duurzaamheid en Milieu 2012-2016" van de Provincie Zuid-Holland (GS, 10 juli 2012) staat over het personenverkeer: "*Na decennia van groei lijkt in Nederland en Zuid-Holland de trend van groeiende personenmobiliteit sinds 2005 gestopt*".

⁷ Zie de "*informatieve presentatie van de provincie aan Provinciale Staten over Trends*" d.d. 6 februari 2013.

⁸ Zie bijvoorbeeld de kaart van Goudappel Coffeng BV met etmaalsintensiteiten in 2008 basisjaar, motorvoertuigen etmaal MER RijnlandRoute fase 2, Provincie Zuid-Holland Discription: TMU098\Ksg d.d. februari 2012.

voorhanden over hoe dit prognosejaar ontwikkeld zou moeten worden. Gemeenten hebben in de meeste gevallen nog geen zicht op ruimtelijke ontwikkelingen na 2020. Ook ten aanzien van de autonome mobiliteitsontwikkelingen tussen 2020 en 2030 is (nog) niet veel bekend, aangezien ook het NRM vooralsnog uitsluitend het prognosejaar 2020 hanteert”.

Volgens de toelichting wordt het wegennet “*robuuster*” “*door de aanleg van de RijnlandRoute (...) en daarmee minder gevoelig voor incidenten en calamiteiten*”. Dat verklaart in ieder geval niet waarom u voor de ZnB-variant van de RijnlandRoute heeft gekozen. Onderzoek van het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute toonde immers aan, dat “*de aanleg van de RijnlandRoute (...) het regionale hoofdwegennet minder robuust (maakt)*” en dat “*de Churchill Avenue zorgt voor een robuuster wegennet dan de variant Zoeken naar Balans*”⁹. Bovendien gaat de stelling in de toelichting geheel voorbij aan de kwetsbaarheid van de ZnB-variant zelf, die tussen de A4 en de A44 over een lengte van meer dan 4 kilometer in een tunnel en een tunnelbak ligt, zonder één afslag en ingeval van incidenten of calamiteiten voor auto’s van hulpdiensten alleen bereikbaar is vanaf de A4 en de A44.

Alleen al vanwege de afname van het autoverkeer in Zuid-Holland is het te betreuren, dat de provincie niet op een passende manier uitvoering heeft gegeven aan het advies van de Commissie m.e.r. om “*nut en noodzaak in het MER (geïnspireerd door de Zevensprong van Verdaas*¹⁰) *verder uit te werken*”, dit “*om een goed beeld te krijgen van de redenen om de Rijnlandroute te realiseren*”¹¹.

Zoals de Stichting Behoud Rijnland op 26 april 2010 schreef in haar zienswijze over het 1^e MER RijnlandRoute, is de Zevensprong van Verdaas in het 1^e fase MER 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*”.

Dat de provincie zo slordig is omgegaan met het advies van de Commissie m.e.r. om de Zevensprong van Verdaas te hanteren c.q. dat de provincie het cumulatieve effect van de eerste zes sprongen niet behoorlijk heeft laten verkennen, is eens te zorgelijker, omdat in het IBHR-Eindrapport van 15 oktober 2009¹² staat: “*In een eerste fase kunnen een aantal maatregelen met een groot probleemoplossend vermogen worden uitgevoerd (in het rapport worden “het aanpakken van de twee bottlenecks in de huidige route: Knoop Leiden-West/Tjalmaweg en het Lammenschansplein” genoemd; WJtK). Met deze maatregelen kunnen de grootste knelpunten voor de doorstroming op het huidige traject worden aangepakt en kan een start worden gemaakt met de realisatie van de belangrijkste ruimtelijke en economische opgaven, inclusief een (gedeeltelijke) ontwikkeling van locatie Valkenburg*”.

Onze opstelling is al vele jaren geweest (en is ook nu nog steeds) deze zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande N206-route zo snel mogelijk te nemen, vervolgens te monitoren hoe de doorstroming, de veiligheid en de leefbaarheid zich daarna ontwikkelen en aan de hand daarvan te beoordelen of (en zo ja: welke) verdergaande maatregelen nodig zijn. Na uitvoering van de no-regretmaatregelen blijven alle verdergaande opties (ZnB en CA) immers nog open.

Er worden nu al meer dan tien jaar lang plannen gemaakt voor de RijnlandRoute, in het bijzonder om de bestaande N206-route door Leiden te ontlasten. Gedurende die tijd heeft de provincie de knelpunten op de bestaande route laten bestaan. Ook bij de aanleg van de RijnlandRoute wordt er nu weer aan gedacht eerst het

⁹ Zie het persbericht d.d. 28 mei 2012 van het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute “*Conclusies van burgerinitiatief over robuustheid genegeerd*” - *Onderzoek van provincie naar RijnlandRoute niet toereikend*”.

¹⁰ 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 achtereenvolgende sprongen zijn: 1. Oplossingen via ruimtelijke orderingsmaatregelen; 2. Oplossingen via prijsbeleid; 3. Oplossingen via mobiliteitsmanagement en fietsbeleid; 4. Oplossingen via optimalisatie (bestaand) openbaar vervoer; 5. Oplossingen via benutting bestaande infrastructuur; 6. Oplossingen via verbreding bestaande infrastructuur; 7. Aanleg nieuwe infrastructuur.

¹¹ Zie het “*Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport RijnlandRoute*” van de Commissie m.e.r. (d.d. 3 maart 2009; rapportnummer 2198-55).

¹² Eindrapport Integrale Benadering Holland Rijnland (de definitieve versie d.d. 15 oktober 2009). Geschreven in opdracht van Holland Rijnland, Provincie Zuid-Holland, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu en Ministerie van Verkeer en Waterstaat; uitgevoerd door het projectteam Integrale Benadering Holland Rijnland.

deel de RijnlandRoute tussen de A4 en de A44 aan te leggen en daarna pas de knelpunten op de bestaande route weg te nemen. Hierdoor worden niet alleen de bewoners langs de RijnlandRoute al jaren in onzekerheid gehouden, maar ook de bewoners langs de bestaande route in Leiden. Beide groepen worden op deze manier nu al jaren 'gegijzeld' en dat dreigt nu in de toekomst zelfs te worden voortgezet. Deze handelwijze achten wij in strijd met algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Opvallend genoeg ontbreekt ook in de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan weer een geactualiseerd totaaloverzicht van **de gehanteerde prognoses** voor de economische groei, de omvang en ruimtelijke verdeling van de (beroeps-)bevolking en het aantal arbeidsplaatsen, de omvang en de ruimtelijke verdeling van de woning- en kantorenbouw en de aanleg van bedrijfsterreinen en de mobiliteit en de verdeling daarvan over de verschillende vervoerswijzen in dit deel van de provincie. Dat is eens te opmerkelijker, omdat die variabelen een belangrijke rol spelen bij de verkeersmodellen die u gebruikt bij beslissingen over investeringen in wegeaanleg en omdat de uitkomsten daarvan ook de input leveren voor de milieueffectrapporten die u laat vervaardigen (zie in de dit verband de zienswijze d.d. 26 april 2010 van de stichting Behoud Rijnland over het eerste fase MER (eerste fase) RijnlandRoute (PZH-2009-138609755) en de zienswijze van het Bewonersgroepenoverleg d.d. 3 september 2012 t.a.v. het 2^e fase MER RijnlandRoute c.a. (versie 2.0 van mei jl.)).

de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan

In strijd met de eisen die (Art. 3.1.6.1.f van) het Besluit ruimtelijke ordening aan een ontwerp-inpassingsplan stelt, biedt de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan onvoldoende *“inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan”*. Anders dan de toelichting lijkt te suggereren, wordt de opbouw van de economische uitvoerbaarheid van het project RijnlandRoute natuurlijk niet aangetoond door een tabel die aangeeft van welke overheden de verschillende bijdragen voor de RijnlandRoute afkomstig zijn.

In (hoofdstuk 8 van) de toelichting staat, dat *“bij de vaststelling van het inpassingsplan wordt aangetoond dat het plan financieel-economisch uitvoerbaar is”* (vetgedrukte van ons). Ons inziens had dit volgens het Besluit ruimtelijke ordening ook al in de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan moeten worden aangetoond.

Eenzelfde soort opmerking (dat pas bij de vaststelling van het inpassingsplan hoeft te worden aangetoond, dat het plan financieel-economisch uitvoerbaar is) maakte gedeputeerde De Bondt in de vergadering van de Statencommissie Bestuur en Middelen op 12 maart jl.. Letterlijk zei de gedeputeerde toen: *“Het moment dat we de RijnlandRoute het PIP vaststellen ... en dat is voorzien in dit najaar hier in de Staten ... op dát moment moeten de beheerlasten gedekt zijn ... en dat gaat ook lukken, want wij gaan u bij de Kadernota - en dat is maanden daarvoor - gewoon voorstellen doen hoe wij het gat wat nu nog 25 tot 27 miljoen is op infrastructuur gaan dekken. Dus in de tijd past dat precies en gaan wij dus tot die tijd gewoon door en wij hebben met onze eerste inzichten en met deze oplossingsrichtingen, hebben wij het goede gevoel dat dat haalbaar is. En anders moeten wij het PIP niet vaststellen”* (vetgedrukte van ons).

Onduidelijk is hoe *“het gat”* van *“25 tot 27 miljoen”* dat de gedeputeerde op 12 maart jl. noemde zich verhoudt tot het *“tekort van € 12,7 miljoen”* dat in de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan staat. Waarschijnlijk is het tekort trouwens ook groter. Zo zijn er vanaf 2020 bijvoorbeeld pas kosten voor beheer en onderhoud van de RijnlandRoute gerekend en zijn *“grote vervangingen van tunneltechnische installaties”* niet meegenomen in de opgegeven kosten, omdat deze vervangingen volgens de provincie na 2028 plaatsvinden en er op dit moment geen inzicht is in de kosten hiervan. Ook de kosten van verwerving van gronden voor de compensatie van natuurverliezen en verschillende andere kosten van mitigerende en compenserende maatregelen (planschade) hebben wij niet kunnen terugvinden in de stukken¹³.

Opvallend is, dat de gedeputeerde op 12 maart jl. zei dat GS PS zeer binnenkort *“voorstellen (gaan) doen hoe wij het gat wat nu nog 25 tot 27 miljoen is op infrastructuur gaan dekken”* en dat in de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan staat dat de projectbegroting *“bij het vaststellen van het definitieve inpassingsplan en de definitieve tracébesluiten (...) sluitend (zal) zijn”* (vetgedrukte van ons). Door het ontbreken van enige uitleg komen die opmerkingen nu vooral als bezweringsformules over.

¹³ Het veelvuldig gebruik van de begrippen 'mitigatie' en 'compensatie' in de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan (deze termen komen samen 63x voor in de toelichting) geeft al aan, dat GS zelf ook van mening zijn dat er heel wat schade door de RijnlandRoute 'verzacht' en 'goedgemaakt' moet worden.

Kennelijk is ook nu nog steeds niet aan te geven **hoe** het gat gedekt kan worden en **hoe** de projectbegroting sluitend gemaakt kan worden. Als gevolg daarvan is nu dus nog steeds niet “aangetoond dat het plan financieel-economisch uitvoerbaar is”. Dat lijkt ons een ernstige tekortkoming, waarmee het zorgvuldigheidsbeginsel, het rechtszekerheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel ons inziens in het geding zijn.

Bij dit alles dient bedacht te worden, dat de kapitaallasten van de provincie volgens de GS-notitie Lange Termijn Inzicht Kapitaal- en Beheerlasten (d.d. 14 februari jl.) als gevolg van infrastructuur-investeringen in “nieuw areaal en functionele verbeteringen van bestaand areaal vanaf 2013” plus de kapitaallasten voor de “instandhouding van bestaand areaal vanaf 2013” de komende jaren fors zullen toenemen (hierbij gaat het volgens de GS-notitie “tot en met 2028 om een bedrag van € 2,2 miljard aan netto investeringen, die tot kapitaallasten (gaan) leiden”).

De provincie lijkt zich hiermee voor vele jaren helemaal klem te hebben gezet. De komende jaren lijkt er nauwelijks ruimte meer voor nieuwe projecten; er zijn immers weinig mogelijkheden meer voor nog meer bezuinigingen en ook weinig mogelijkheden voor meer inkomsten (in de periode 2013 t/m 2015 wordt het tarief voor de opcenten op de Motorrijtuigenbelasting bijvoorbeeld niet verhoogd). Niet voor niets wordt het “schrappen van projecten (die niet noodzakelijk zijn voor de instandhouding van bestaande kapitaalgoederen)” in de GS-notitie dan ook als één van de oplossingsrichtingen genoemd.

Vorig jaar waarschuwde de accountant van de provincie er in het Accountantsverslag 2012 al voor, dat het Meerjarenprogramma Provinciale Infrastructuur zou leiden tot toenemende kapitaallasten en tot afnemende financiële wendbaarheid van de provincie.

Hoe burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken

In de bijna 100 pagina's tellende toelichting op het ontwerp-inpassingsplan worden in het hoofdstuk “Maatschappelijke uitvoerbaarheid” zegge en schrijve 8 regels gewijd aan de “inspraak”. En daarbij gaat het dan vooral over de inspraakreacties op het VO-PIP en NVA en zienswijzen op het 2^e fase MER.

Ten onrechte (want in strijd met het Besluit ruimtelijke ordening), maar ook van belang van degenen die niet rechtstreeks bij de totstandkoming van het inpassingsplan zijn betrokken en/of de bestuursrechter die later over het inpassingsplan moet oordelen) ontbreekt in de toelichting een evenwichtiger “beschrijving van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken”. (art. 3.1.6.e Bro).

Voor een evenwichtiger beschrijving van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het ontwerp-inpassingsplan zijn betrokken hadden GS gebruik kunnen maken van de klachten die zij daarover zowel mondeling als schriftelijk van verschillende kanten hebben ontvangen¹⁴.

De klachten over de manier, waarop de provincie bij de RijnlandRoute met burgers en maatschappelijke organisaties omgaat, hebben onder meer betrekking op (in willekeurige volgorde:) het in het geheel niet reageren of - naar de eigen ‘servicenormen’ - veel te laat reageren op brieven en e-mailberichten, het niet ingaan op argumenten van burgers en maatschappelijke organisaties, het onvoldoende informeren (zelfs) van bewoners (die hun huis dreigen kwijt te raken aan de RijnlandRoute), het te laat komen op door de provincie zelf georganiseerde voorlichtingsavonden, het neerleggen van verouderde kaarten tijdens de inloopavonden voor het ontwerp-inpassingsplan.

¹⁴ Zie bijvoorbeeld de brief d.d. 28 januari jl. van Fred Holvast, voorzitter van de Buurtschap Zuidwijkse polder Wassenaar, aan Provinciale Staten over “Communicatie en onzekerheid burgers over de RijnlandRoute”, het bericht d.d. 4 februari jl. van de Wijkraad Stevenshof “Lammenschansplein: 15.000 auto's per dag erbij” (https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=605132939555660&id=414954818573474), het bericht d.d. 27 februari jl. van de Wijkraad Stevenshof “RijnlandRoute erdoorheen gejest” (https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=615899518479002&id=414954818573474), het bericht d.d. 5 maart jl. van de Wijkraad Stevenshof “Provincie minacht bezorgde bewoners” (https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=618582728210681&id=414954818573474) en de antwoorden d.d. 1 april jl. van Wim ter Keurs, voorzitter van het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute, op de vragen van het Klanttevredenheidsonderzoek provincie Zuid-Holland 2014.

De beschrijving van het plan in de toelichting

Op de beschrijving van het plan in de toelichting (hoofdstuk 5) zullen we hier niet diepgaand ingaan. Vooral op het gebied van de ‘**ecologie**’ wordt een soort virtuele toekomst voorgespiegeld die weinig te maken heeft met wat werkelijk verwacht moet worden. Dat de optredende effecten voor “*enkele knelpunten ten aanzien van flora en fauna*” door de “*mogelijke mitigerende maatregelen*” “**beheersbaar**” (vetgedrukte van ons) zouden worden, wordt ook in het als bijlage opgenomen Mitigatieontwerp niet navolgbaar aannemelijk gemaakt. Voor de opmerking in de toelichting, dat “*weidevogels uit belangrijke weidevogelgebieden in het kader van de Provinciale Structuurvisie en Verordening Ruimte (...) elders buiten het plangebied (worden) gecompenseerd*” geldt hetzelfde.

In de toelichting wordt - in strijd met het compensatiebeginsel - ook niet gemotiveerd waarom en hoe het **verlies aan weidevogels in de belangrijke weidevogelgebieden** “*elders buiten het plangebied*” zou moeten worden gecompenseerd. Ons inziens zal compensatie van het verlies aan weidevogelgebieden nauwelijks mogelijk zijn. De vier agrarische natuurverenigingen rond Leiden doen in hun werkgebieden immers al jaren aan weidevogelbeheer, deels zelfs in samenwerking met de provincie. De weidevogeldichtheden kunnen daar intussen nauwelijks meer verhoogd worden. Om de weidevogelverliezen als gevolg van de aanleg van de RijnlandRoute toch te kunnen compenseren, zal de provincie dus boerengrasland moeten verwerven om het als weidevogelreservaat te kunnen laten beheren. Bij de leden van de betreffende agrarische natuurverenigingen zal echter weinig animo zijn om grond, waar zij al jaren aan weidevogelbeheer doen, af te staan voor de compensatie van weidevogelverliezen die de provincie zelf veroorzaakt¹⁵.

De provincie lijkt bovendien vergeten, dat ze bij de compensatie van verlies aan natuurwaarden niet erg succesvol is¹⁶. Van 28 projecten is de compensatie, waartoe al vóór 2003 was besloten, nu nog steeds niet gerealiseerd. Heel vaak koopt de provincie de natuurverliezen ‘gewoon’ af met geld. De weidevogelverliezen als gevolg van de aanleg van de N14 langs Mariahoeve zouden ook gecompenseerd worden en dat is ook nooit gebeurd.

Ook **de inpassingsvisie en het landschapsplan** die voor de inpassing van de RijnlandRoute zijn opgesteld creëren een virtuele toekomst en een belevingswereld die zeker niet gedeeld zal worden door degenen die werkelijk gesteld zijn op de landschappen waar de RijnlandRoute doorheen en langs loopt.

De drie principes die in de toelichting genoemd worden voor “*het overkoepelende ruimtelijke concept van de inpassing van de RijnlandRoute*”, zijn ronduit ongeloofwaardig. Op een enkeling na zal niemand de RijnlandRoute in volle ernst zien “*als gast in het landschap*”. En niemand zal het ermee eens zijn, dat de aanleg van de RijnlandRoute zich bescheiden zal gaan gedragen, “*ondergeschikt*” aan het landschap. Nergens wordt in de toelichting ook aangetoond, dat de RijnlandRoute - door behoud, optimalisatie en toevoeging van lokale verbindingen - “*meerwaarde voor de leefruimte*” zal gaan bieden, “*in plaats van de barrièrewerking van de grootschalige infrastructuur in het gebied te versterken*”. Evenmin wordt aangetoond, dat de aanleg van de RijnlandRoute nodig is “*als katalysator voor gebiedsontwikkeling*” en dat het nodig en mogelijk is de toegankelijkheid van de open poldergebieden, die toch al onder druk staan, te vergroten zonder dat dit de “*natuurwaarden en agrarische betekenis*” ernstig aantast. De gedachte dat de RijnlandRoute nodig zou zijn als katalysator voor gebiedsontwikkeling lijkt ons letterlijk een ‘Umwertung aller Werte’.

Het 1^e en 2^e fase MER voor de RijnlandRoute als bijlage bij het inpassingsplan

Op pagina 31 van de toelichting staat dat het 1^e en 2^e fase MER voor de RijnlandRoute een bijlage bij het inpassingsplan vormen. Gelieve daarom de zienswijze d.d. 26 april 2010 van de stichting Behoud Rijnland over het 1^e fase MER RijnlandRoute (PZH-2009-138609755) en de zienswijze van het Bewonersgroepenoverleg d.d. 3 september 2012 t.a.v. het 2^e fase MER RijnlandRoute c.a. (versie 2.0 van mei 2012) en ook de in de bijlage genoemde stukken te beschouwen als deel uitmakend van deze zienswijze.

¹⁵ Zie ook de inspraakreactie van het Bewonersgroepenoverleg d.d. 4 september 2012 op het Voorontwerp Inpassingsplan RijnlandRoute (projectnr. 0245223.00, revisie 04 d.d. 5 juni 2012).

¹⁶ Zie het antwoord van GS d.d. 30 juni 2009 op Statenvragen over “*projecten (...) waarbij groen-/natuurcompensatie een vereiste is*”.

Advies

Wij adviseren u het ontwerp-inpassingsplan in te trekken en - na een gedegen probleemanalyse - pas weer (tegelijk met de ontwerp-tracébesluiten!) een ontwerp ter inzage te leggen als u aan de wettelijke eisen daarvoor kunt voldoen, dat wil in het bijzonder zeggen als u uw keuze van de bestemmingen in dat ontwerp deugdelijk kunt verantwoorden en als u de uitvoerbaarheid van dat plan kunt aantonen. Wij adviseren u bovendien - voor zover u zou kiezen voor een m.e.r.-plichtige activiteit - daarvoor een aanvullend MER te laten opstellen en dat de normale procedure te laten doorlopen.

Tot slot

Vanwege de omstandigheden die in het allereerste begin van deze zienswijze worden genoemd behouden wij ons het recht voor deze zienswijze ook na 8 mei as. nog door een aanvulling daarop te laten volgen, maar overigens zijn wij uiteraard graag bereid tot nadere toelichting op deze zienswijze.

Met vriendelijke groet namens de hieronder genoemde organisaties die deelnemen aan het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute,

Wim ter Keurs, voorzitter

De deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg (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, STICHTING GROTE POLDER GROENE hart, Platform Duurzaam Voorschoten, Fietsersbond Voorschoten, Buurtvereniging St. Nicolaaspark en omgeving, Bewonersvereniging Park Allemansgeest, Stichting Tijd voor Groen/SnelwegofGroenweg, Vereniging tot behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten, Stichting Horst en Weide, Agrarische Natuurvereniging Santvoorde, Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad e.o., Stichting tot Behoud van CultuurHistorische Buitenplaatsen, Milieudefensie Voorschoten, Milieudefensie Leiden, Vereniging Vrienden Oostvlietpolder, Bewonersvereniging Boschgeest, Voetbal- en atletiekvereniging Voorschoten 97, Voorschotense Golfclub, Honk- en Softbalvereniging "Adegeest", Volkstuindersvereniging Voorschoten, Bewonersvereniging Stevenshof Vlek 17, Belangenvereniging Krimwijk, Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel en de daarop aansluitende straten

BIJLAGE

Bijlage bij de "Zienswijze ontwerp-inpassingsplan RijnlandRoute" (dossiernummer DOS-2010-0022528) d.d. 6 mei 2014 van de organisaties die deel uitmaken van het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute

De producties in deze bijlage maken integraal deel uit van deze zienswijze voor zover de procedurele en inhoudelijke argumenten daarin nog steeds van toepassing zijn op het ter visie liggende ontwerp-inpassingsplan voor de RijnlandRoute.

Alle genoemde producties zijn te vinden op [http://www.behoudrijnland.nl/\(pers\)berichten/](http://www.behoudrijnland.nl/(pers)berichten/).

- ons verzoek d.d. 17 april jl. aan de minister van Infrastructuur en Milieu “eraan mee te werken dat het ontwerp-inpassingsplan voor de RijnlandRoute tegelijk met de ontwerp-tracébesluiten ter inzage komt te liggen”;
- ons verzoek d.d. 17 april jl. aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland “de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan zodanig te verlengen dat dit plan tegelijk met de ontwerp-tracébesluiten ter inzage komt te liggen”;
- onze brief d.d. 27 maart jl. aan de minister van Infrastructuur en Milieu over “onze brief d.d. 13 januari jl. aan u over de verschillen en de overeenkomsten tussen de ruit om Eindhoven en de RijnlandRoute”;
- ons persbericht d.d. 26 maart jl. “Gejuich provincie over ‘betere’ inpassing RijnlandRoute ongepast”;
- ons advies 22 maart jl. aan Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten van Zuid-Holland “ook met het (volgende maand ter inzage te leggen) ontwerp van het Provinciaal inpassingsplan (het ontwerp-PIP) voor de RijnlandRoute al te voldoen aan de eisen van het Besluit ruimtelijke ordening (het Bro)”;
- ons persbericht d.d. 28 februari jl. “Kosten Rijnlandroute fors hoger dan baten”;
- Een notitie d.d. 26 maart jl. van Ir. Jaap van Meijgaarden, lid van de strategiegroep van het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute, “Verkeerskundige onderbouwing van Rijnlandroute niet langer houdbaar - Kosten-batenverhouding negatief”;
- onze zienswijze d.d. 17 februari jl. aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland “op het Ontwerp van de Visie Ruimte en Mobiliteit van de provincie Zuid-Holland”;
- de brief d.d. 28 januari jl. van Fred Holvast, voorzitter van de Buurtschap Zuidwijkse polder Wassenaar en lid van de strategiegroep van het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute,, aan Provinciale Staten over “*Communicatie en onzekerheid burgers over de RijnlandRoute*”;
- onze brief d.d. 13 januari jl. aan de minister van Infrastructuur en Milieu over haar brief van 17 december jl. (kenmerk IENM/BSK-2013/291256) over de “aangenomen motie Ruit Eindhoven” en de RijnlandRoute;
- een brief d.d. 8 januari jl. van de Stichting Horst en Weide, mede namens Agrarische Natuurvereniging Santvoorde, Algemene Vereniging voor Natuurbescherming s’-Gravenhage en omstreken, Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland aan Anne-Marie van Brecht, Projectleider gebiedsprofiel Duin, Horst en Weide, Afdeling Samenleving en Economie, Bureau Cultuur en Vrijetijd, Provincie Zuid-Holland, met een “Reactie op Gebiedsprofiel Duin, Horst en Weide, concept d.d. 5 december 2013”;
- onze brief d.d. 22 november 2013. aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, t.a.v. de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, over “de RijnlandRoute en het Notaoverleg MIRT op maandag 25 november as.”;
- inspreektekst van Wim ter Keurs namens het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute tijdens de hoorzitting over de “Herziening Provinciale Structuurvisie en Provinciale verordening Ruimte onderdeel Herijking Ecologische Hoofdstructuur” op woensdag 13 november 2013;
- onze brief d.d. 4 november 2013 aan de Algemene Rekenkamer over het antwoord d.d. 3 september 2013 van de Rekenkamer (kenmerk 13004815R) op de e-mail d.d. 25 mei jl. van de heer Ter Keurs met het verzoek of de Algemene Rekenkamer de plannen voor de aanleg van de RijnlandRoute en de doelmatigheid van de rijksbijdrage daaraan zou willen beoordelen;
- inspreektekst van Stan Dessens, vicevoorzitter van het Bewonersgroepenoverleg Rijnlandroute, tijdens de vergadering van de Statencommissie Verkeer en Milieu van de Provincie ZH op 16 oktober 2013;
- onze zienswijze d.d. 23 augustus 2013. aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op de door Gedeputeerde Staten voorgestelde wijzigingen van de Provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte ter vastlegging van de ruimtelijke effecten van de herijking van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS);
- e-mailbericht d.d. 5 juli 2013 van Wim ter Keurs (Voorzitter Stichting Behoud Rijnland) aan Provinciale en Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland ter weerlegging van zijn eigen bewering, dat volgens de richtlijnen van Rijkswaterstaat voor kosten-batenanalyse bij verkenningen met een hoog en een laag scenario moet worden gewerkt en dat dat bij de RijnlandRoute niet is gebeurd;
- onze brief d.d. 2 juli 2013 aan de minister van Infrastructuur en Milieu ter aanbieding van een brief aan Provinciale Staten met het advies hun instemming met de aanvang van de realisatiefase ("uitvoeringsbesluit") van het Project RijnlandRoute en met de scopebeschrijving RijnlandRoute Nadere Uitwerking, 11 juni 2013 in heroverweging te nemen;
- onze brief d.d. 2 juli 2013 aan Provinciale Staten van Zuid-Holland over het Uitvoeringsbesluit RijnlandRoute;

- inspreektekst van Wim ter Keurs namens het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute over agendapunt 2b van de vergadering van Provinciale Staten op woensdag 26 juni 2013 (“Uitvoeringsbesluit RijnlandRoute”);
- inspreektekst van Wim ter Keurs namens het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute over agendapunt 2a van de vergadering van Statencommissie Verkeer en Milieu op woensdag 19 juni 2013 (“Uitvoeringsbesluit RijnlandRoute”);
- onze presentatie tijdens de tafelavond over de inpassing van de RijnlandRoute op 24 april 2013 in het provinciehuis;
- inspreektekst van Wim ter Keurs namens het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute over agendapunt 2b van de vergadering van Statencommissie Verkeer en Milieu op woensdag 3 april 2013 (“b. Inpassingsmaatregelen RijnlandRoute ten behoeve van uitwerking voorkeursvariant Zoeken naar Balans Optimaal”)
- ons persbericht d.d. 21 maart 2013: Bewonersgroepenoverleg: “Opschepperij provincie over inpassing RijnlandRoute niet terecht”;
- persbericht d.d. 8 november 2012 van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland: “Enige reflectie op de situatie waarin we intussen terechtgekomen zijn”;
- onze brief d.d. 8 november 2012 aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland over het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage d.d. 18 oktober jl. om *“een aanvulling op het MER op te stellen en de aanvullende informatie ook een plaats te geven in een herziene samenvatting”*;
- een persbericht d.d. 22 oktober 2012 van het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute: “De Provincie wil zich er met een 'Jantje van Leiden' afmaken!”;
- onze inspraakreactie d.d. 4 september 2012 aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland op het Voorontwerp Inpassingsplan RijnlandRoute (projectnr. 0245223.00, revisie 04 d.d. 5 juni jl.);
- onze zienswijze d.d. 3 september 2012 aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland t.a.v. het 2e fase MER RijnlandRoute c.a. (versie 2.0 van mei 2012);
- ons persbericht d.d. 14 juli 2012: Bewonersgroepenoverleg: “het liep jammer genoeg anders dan we verwacht hadden” (Een analyse van de besluitvorming van Provinciale Staten over de RijnlandRoute1)
- ons persbericht d.d. 13 juli 2012: Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute geeft de strijd tegen Zoeken naar Balans niet op;
- inspreektekst van Wim ter Keurs namens het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute over agendapunt 2b van de vergadering van Provinciale Staten op 27 juni 2012 (“Tracékeuze Rijnlandroute”);
- ons persbericht d.d. 19 juni 2012: Organisaties: “‘Glossy’ aan de Tweede Kamer over de RijnlandRoute misleidend”;
- ons persbericht d.d. 12 juni 2012: Aanbieding petitie met 7.000 handtekeningen tegen Zoeken naar Balans aan de Statencommissie Verkeer en Milieu;
- onze brief d.d. 7 juni 2012 aan Provinciale Staten van Zuid-Holland over de vraag of PS op 27 juni 2012 een verantwoorde beslissing kan nemen over de Nota Voorkeursalternatief RijnlandRoute;
- toespraak van Wim ter Keurs, de voorzitter van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland en het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute, tijdens de manifestatie tegen de RijnlandRoute op zondag 3 juni 2012;
- onze brief d.d. 21 mei 2012 aan de eigenaars van woningen en percelen *“binnen de plangrenzen van het voorontwerp van Zoeken naar Balans”* over de brief van de provincie om u te informeren, dat uw woning of perceel *“binnen de plangrenzen van het voorontwerp van Zoeken naar Balans”* ligt, dat dit uiteindelijk zou kunnen betekenen dat uw woning of perceel moet worden aangekocht en dat uw woning misschien wel moet worden gesloopt;
- onze brief d.d. 21 mei 2012 aan de raad van de gemeente Voorschoten over de vraag “onderhandelen over een langere tunnel in Voorschoten?!”;
- ons persbericht d.d. 15 mei 2012: “Wel praten, maar niet luisteren”;
- onze brief d.d. 19 april 2012 aan de provinciale projectleider RijnlandRoute over “onze beoordeling van de ‘landschapskaarten’ die op 3 en 4 april 2012 door Rudy Brons zijn gepresenteerd tijdens de ‘werksessies’ in het kader van de consultatieronden voor de inpassingsstudies van de RijnlandRoute;