

Provincie Zuid-Holland
Afdeling Ruimte, Wonen en Bodem
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

betreft: zienswijze ontwerp-inpassingsplan RijnlandRoute
dossiernummer DOS-2010-0022528

Voorschoten, 5 mei 2014

In deze brief geven wij onze zienswijze op het ontwerp PIP voor de RijnlandRoute.

1. Omvang van de stukken

Het ontwerp PIP met bijlagen betreft een set stukken van ca 40 cm hoog en vele duizenden pagina's tekst. Een hoeveelheid waar ook een serieus en betrokken inspreker eigenlijk niet binnen de beschikbare tijd doorheen kan komen. Dat betekent dat slechts grondig kennis genomen kon worden van de Toelichting met hier en daar een kennisname van delen van de bijlagen. Wij vinden dat dat het proces van inspreken en het indienen van een zienswijze extra compliceert en voor 'gewone' burgers nauwelijks diepgaand mogelijk maakt. Dat kan ook betekenen dat wij van bepaalde informatie niet volledig kennis hebben kunnen nemen, waarvoor wij dan ook claimen daar in een later stadium bijvoorbeeld bij het beoordelen van het later te verschijnen PIP in rechte op terug te kunnen komen.

2. Ongelijktijdigheid voorontwerp PIP en OTB

Kennisnemend van de kaarten van het ontwerp-PIP valt direct op dat het ontwerp-PIP slechts een deel van de totale RijnlandRoute betreft, omdat de delen, die vallen onder het Ontwerp Tracé Besluit (OTB), niet meegenomen zijn. Dat wordt weliswaar uitgelegd door te verwijzen naar het binnenkort te verschijnen OTB, maar dat neemt niet weg dat het project niet in zijn totaliteit kan worden overzien en becommentarieerd. Juist de Provincie heeft tot op heden de RijnlandRoute altijd als één integraal project gepresenteerd en dan kan het niet zo zijn dat de burger in de inspraak moet oordelen over ongeveer de helft van het tracé en over enige tijd over de andere helft bij het OTB. Daardoor moet het indienen van zienswijzen in twee delen wordt geknipt, met ook nog eens een ongelijktijdige inspraaktermijn.

Als het al onvermijdelijk is om de RijnlandRoute op te knippen in een ontwerp-PIP en een ontwerp-OTB, dan hadden de bevoegde gezagen er voor moeten zorgen dat de inzage- en inspraaktermijn gelijk hadden gelopen. Dat kan alsnog door de inspraaktermijn van dit ontwerp-PIP te verlengen tot de datum, waarop de inspraak op het OTB eindigt. Pas dan is het voor de burger mogelijk om een nog steeds in tweeën te knippen zienswijze in te dienen. Ook dan kan en mag nooit aan de inspreker tegengeworpen worden dat de zienswijze in het ene geval niet relevant is omdat die zienswijze bij het andere ontwerp had moeten worden ingediend. In brieven van 17 april aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland en de Minister

van Infrastructuur en Milieu is door het Bewonersgroepenoverleg Rijnlandroute verzocht om de termijn van terinzagelegging te verlengen zodanig dat het ontwerp PIP tegelijk met het OTB ter inzage komt te liggen. Daarop is nog geen reactie ontvangen. Daarom maken wij uitdrukkelijk bezwaar tegen deze gang van zaken, waardoor het voor de bevoegde gezagen mogelijk is om commentaar als niet ontvankelijk te verklaren omdat het toevallig onder het verkeerde ontwerp besluit is ingediend. Maar klemmender is nog dat alle insprekers de mogelijkheid wordt ontnomen om het project in zijn totaliteit te bezien en daarop in te spreken.

3. Reactie op eerder ingediende zienswijze

Wat betreft de inspraak op het voorontwerp-PIP merken wij het volgende op: wij hebben een zeer uitgebreide zienswijze gegeven op het Voorontwerp PIP en op het MER, waarbij een uitgebreide bijlage was gevoegd.

Wij hebben getracht in de reactie/antwoord van de Provincie op de ingediende zienswijzen op te maken waar onze opmerkingen (met name die uit de bijlage) zijn behandeld en komen optellend tot een zevental tamelijk oppervlakkige reacties. Op ons uitgebreide commentaar op de verkeerskundige aspecten van het project, zoals behandeld in het MER, en enkele andere aspecten wordt in het geheel niet gereageerd (afgaande op de vermelding van ons inspraaknummer 233). Wij vinden dat een onjuiste wijze van omgaan met inspraak en daar maken wij bezwaar tegen.

4. Aanvullend MER op ontwerp PIP

Wij begrijpen niet dat het ontwerp-PIP, dat aanzienlijk gewijzigd is t.o.v. het voorontwerp-PIP, niet heeft geleid tot een aanvullend MER. Betoogd kan immers worden dat de wijzigingen zo aanzienlijk zijn, dat een geheel nieuw MER op zijn plaats zou zijn. Als dat dan al niet het geval is, dan is een aanvulling op het MER wel het minste dat gevraagd kan worden. Temeer daar de Commissie voor de m.e.r. dat ook heeft geadviseerd en de gedeputeerde mevrouw de Bondt dat ook heeft toegezegd. Wij merken in dit verband ook op dat op blz. 3 van de toelichting wordt betoogd dat 'de milieueffecten van de optimalisaties niet zijn berekend, maar beoordeeld zijn op basis van expert judgement. Daaruit volgt dat de optimalisaties (overwegend) milieuvoordelen hebben'. Dat kan toch zeker niet gezegd worden van de beide tunnelmonden, waar alle emissies van de tunnel geconcentreerd worden uitgestoten. Vervolgens wordt betoogd dat de berekening van de milieueffecten voor zover nodig alsnog zal plaatsvinden voor de vaststelling van het definitieve PIP. Wij vinden dat absoluut onvoldoende. Wij vragen dan ook alsnog een aanvulling op het MER op te stellen, waarin de gewijzigde plannen systematisch en volledig worden beoordeeld op alle in een MER aan de orde te stellen onderwerpen, alvorens een besluit te nemen over het PIP. Dit aanvullend MER dient de normale procedure te doorlopen, waardoor het mogelijk is daar een zienswijze op uit te brengen alvorens het definitieve PIP wordt vastgesteld.

Overigens zijn wij van mening dat nu de Provincie een boortunnel van 2260 meter in het ontwerp PIP heeft opgenomen, het voor de hand had gelegen dat met een dergelijk lange boortunnel ook gekeken had moeten worden naar andere trace's voor een dergelijke tunnel. Dan had een boortunnel onder de Churchillaan veel meer voor de hand gelegen omdat in dat geval het onnodig gebruik maken van een route over de A44 en de A4 had kunnen worden vermeden. Bovendien had dan een aantasting van de polders bij de Stevenshof niet nodig geweest.

5.De probleemanalyse:

Het hele project van de RijnlandRoute is gebaseerd op de noodzaak om de Oost-West verbinding van Katwijk-A44-A4 te verbeteren, aldus de stellingname ab initio van de Provincie. Dat zou nodig zijn omdat de huidige N206 onvoldoende mogelijkheden biedt om het verkeer adequaat af te wikkelen, waardoor de reistijd van A44 naar A4 onnodig veel vertraging zou opleveren. Wij hebben nooit bestreden dat er zich op de huidige N206 knelpunten voordoen en dat die knelpunten vragen om een oplossing. Wel hebben wij bestreden dat de oplossing zou moeten liggen in een volledig nieuw aan te leggen autoweg. De noodzaak daartoe is door de Provincie onderbouwd met aannamen over bevolkingsontwikkeling, huizenbouw en kantorenbouw die uit een ver verleden stammen. Dat vindt zijn weerslag in het feit dat de Provincie in haar probleemanalyse en probleemoplossing uitgaat van het GE scenario. Dat scenario rekent met een jaarlijkse economische groei van 2,7% in de periode 200-2020. Die groei wordt al - behalve in 2006 en 2007- vanaf 2000 niet meer gehaald en het is maar de vraag of die groeicijfers ooit weer gehaald zullen worden. Zeker is het uiterst onwaarschijnlijk dat de in het afgelopen decennium gemiste groei zal worden ingehaald. Dat betekent dat alle prognoses die gebaseerd zijn op het GE scenario als onrealistisch moeten worden aangemerkt. Meer i.h.b. kan dat worden toegespitst op de aannames voor de groei van de aan de verkeersprognoses ten grondslag liggende woningbouw, kantorenontwikkeling en bedrijvigheid. Zo is het maar de vraag of de ontwikkeling van de woningbouw op het voormalige vliegveld Valkenburg zich volgens de toenmalige prognoses zal ontwikkelen. De kantorenmarkt zal niet de beoogde ontwikkeling laten zien, nog afgezien van de nu al bestaande aanzienlijke leegstand. Ook de ontwikkeling van het Bio Science Park is veel minder rooskleurig dan toentertijd is verondersteld en zeker is geen rekening gehouden met een totaal andere ontwikkeling van de Greenport Duin- Bollenstreek, waar de fysieke volume en vervoersmodaliteit van de producten totaal anders zal zijn/worden dan het volume dat verhandeld wordt. In deze verwijzen wij ook naar de bijlage van onze zienswijze op het MER van 2 september 2012. De ontwikkelingen van de afgelopen twee jaar hebben de richting van deze ontwikkeling alleen nog maar meer beklemtoond. Wij vinden dan ook dat op zijn minst de toekomstige ontwikkelingen moeten worden doorgerekend met een meer realistisch lager scenario. Dat zal ook een betekenende invloed hebben op de MKBA, waarvan wij stellen dat die bij een dergelijk scenario ver onder de 1 zal zakken.

Daarmee komt de keuze in nota voorkeurstracé ter discussie te staan op grond waarvan het nulscenario, met het alleen oplossen van de knelpunten, en het CA tracé werden afgewezen. Wij zijn dan ook van mening dat een nieuwe MKBA ten grondslag moet worden gelegd aan de probleemanalyse van de oplossing van de knelpunten op de huidige N206.

Alsdan zal blijken, zo is onze stellingname, dat het oplossen van de knelpunten op de huidige N206 voldoende probleemoplossend zal zijn en door het veel geringere bedrag van de kosten beter zal scoren op de MKBA van de ZnB variant.

Wij maken hierbij nog een aantal kanttekeningen bij de tekst van de Inleiding:

- is er ooit een serieus antwoord gegeven op de wel zeer grondige analyse van de heer Otto Schwerz betreffende de robuustheid van de RijnlandRoute. De simpele constatering dat twee wegen robuuster zijn dan een is te oppervlakkig, omdat langs die maatlat alle cruciale wegen verdubbeld zouden moeten worden, denk bijvoorbeeld aan de A12 en de A2.

- ook is de argumentatie betwistbaar, waarbij u de doorstroming (blz. 7) van de RijnlandRoute in de meest optimale en bijna onrealistische zin (tussen de 3 en 5 minuten) vergelijkt met de gemiddelde huidige gemiddelde reistijd van de N206 (20 minuten).

- u wijdt geen enkele beschouwing aan het feit dat het Oost-West verkeer in de huidige plannen van de Rijnlandroute zowel op de A44 als op de A4 toegevoegd worden aan het Noord-Zuid verkeer. Wat als er een calamiteit plaats vindt op de A44 of de A4 dan stroomt ook het Oost-West verkeer niet meer. Over robuustheid gesproken!

- u betoogt dat door de RijnlandRoute de leefbaarheid verbetert (blz 7), maar u vermeldt niet dat de leefbaarheid juist verslechtert door een geheel nieuwe weg aan te leggen door een uniek natuurgebied en door een verbinding van de EHS, waar die juist op zijn smalst is (bij Maaldrift).

- ook wordt niet duidelijk wat de verbeteringen zijn voor grote delen van de Leidse regio, die geen gebruik (kunnen) maken van de RijnlandRoute.

- als het om de snelle aanpak van de problemen op de N206 gaat (zie blz. 21 onder 2.3.3.) dan had al veel eerder een oplossing van de knelpunten op de N206 gerealiseerd kunnen worden, waarvoor vergunningstechnisch geen problemen waren.

- het is nogal merkwaardig om op blz. 25 te schrijven dat de gemeenten over het algemeen positief zijn over de Oost-Westverbinding die met de RijnlandRoute wordt gerealiseerd. De gemeenten Leidschendam-Voorburg, Voorschoten, Wassenaar en Zoeterwoude hebben zich altijd tegen dit tracé van de RijnlandRoute uitgesproken (zie hun zienswijzen op het voorontwerp PIP).

Tot zover onze algemene beschouwingen over de probleemanalyse.

6. De verkeersontwikkelingen in meer concrete zin.

Op blz. 51 en volgende wijdt u een beschouwing aan het aspect 'Verkeer', waarin een opmerkelijke tabel voorkomt op blz. 52. Deze tabel presenteert de verkeersintensiteiten op de diverse punten in het wegennet voor het jaar 2030 met en zonder Rijnlandroute. Als wij deze tabel vergelijken met het beeld dat in het Milieueffectrapport Rijnlandroute tweede fase (definitieve versie) op blz. 49 is getoond, dan levert dat een totaal ander beeld. Daarbij

zij nog benadrukt dat de tabel uit het MER de situatie van 2020 weergeeft en de tabel op blz.51 van het ontwerp-PIP de situatie van 2030.

Als we dan de verkeersintensiteiten van een aantal punten vergelijken dan levert dat het volgende beeld voor de referentiesituatie:

	Verkeerstelling 2010/2011	Referentie 2020 MER	Referentie 2030 PIP	Effect RLR 2030
Plesmanlaan	41.761	73.400	63.300	68.500
Churchillaan noord	28.986	41.200	20.300	16.000

Wij constateren vervolgens dat:

- het resultaat van de aanleg van de Rijnlandroute conform de tabel op blz 52 van het ontwerp-PIP is, dat overal sprake is van een toename van het verkeer t.g.v. de aanleg van de Rijnlandroute m.u.v. de punten 1 (de N441), 6, 7 en 8 (de route Maaldrift-Wassenaar, N44, N14) en punt 15 (de Churchillaan t.h.v. de Haagweg);
- de absolute aantallen van de verkeersintensiteiten voor bijvoorbeeld de Churchillaan en de Plesmanlaan in 2030 veel lager zijn dan de referentie voor 2020 in het MER;
- de druk op de Europaweg als gevolg van de aanleg van de Rijnlandroute enorm toeneemt.

Onze vragen zijn:

- betekenen de getallen in de tabel op blz 52 dat het voornaamste resultaat van de aanleg van de Rijnlandroute een ontlasting betekent voor het traject A44-N44-N14? Dat er dus sprake is van een verkeersverlegging van dat traject naar de Leidse regio? Dat het verkeer in de Leidse regio buiten de Rijnlandroute helemaal niet wordt ontlast door de aanleg van die Rijnlandroute, maar op de punten 2, 3, 4, 5, 10, 11, 12, 14 en 16 toeneemt als gevolg van de aanleg van de Rijnlandroute?
- is het juist dat de verkeersintensiteit op de Churchillaan zowel in de referentie als met de Rijnlandroute veel lager ligt dan de huidige situatie (verkeerstelling 2010/2011 28.986) en zeker dan de referentie in 2020 uit het MER?
- is het eveneens juist dat het niet aanleggen van de Rijnlandroute voor de Leidse regio (m.u.v. de Churchillaan) tot minder verkeersintensiteit leidt?

Wij leiden uit de door u gepresenteerde cijfers op blz 52 van het ontwerp-PIP op basis van het nieuw geïntroduceerde verkeersmodel NRM af dat:

- aanleg van de Rijnlandroute niet leidt tot ontlasting van de verkeersintensiteit in de Leidse regio;

- uw stellingname in de nota 'Voorkeursalternatief' dat oplossing van de knelpunten op de bestaande route niet toekomstvast was omdat op den duur de verkeersintensiteit op de N206 te groot zou worden niet gestaafd wordt door de uitkomsten van het NRM model;
- aanleg van de Rijnlandroute alleen maar leidt tot ontlasting van de Sijtwende route en dus voor de Leidse regio geen verkeerskundig voordeel oplevert.

Wij kunnen dan ook geen andere conclusie trekken dan dat op basis van het NRM model de aanleg van de Rijnlandroute niet leidt tot een ontlasting cq. betere afwikkeling van het verkeer in de Leidse regio; dat het tegendeel het geval is en dat dus de aanleg van de Rijnlandroute een onwenselijke ontwikkeling is, die bovendien onnodig duur is.

6 Financiële aspecten

In de toelichting op het ontwerp-PIP is paragraaf 8 gewijd aan de Economische uitvoerbaarheid. Die paragraaf is wel opmerkelijk kort voor een project van rond de € 1 mld. Bij de opbouw van de financiën is aangegeven dat er een dekkingstekort is van € 12,7 mln. Dat moet nog worden versleuteld omdat het budget van € 825,4 taakstellend is. Hoe gaat dit gebeuren, mede in het licht van de hieronder opgesomde passages in de toelichting waarbij onze vraag is: hoe groot is het bedrag, waar het hier om kan gaan, is dit al opgenomen in de kosten van het project en zo nee hoe gaan deze kosten dan gedekt worden:

- blz. 41 van de toelichting: de kosten van (hogere) geluidsschermen langs de Tjalmaweg;
- blz. 42 van de toelichting: de kosten van compensatie voor weidevogels buiten het plangebied;
- blz. 42 van de toelichting: de kosten van boezemwatercompensatie buiten het plangebied;
- blz. 43 van de toelichting: maatregelen uit de 'Inpassingsvisie/Landschapsplan Rijnlandroute' (bijlage 20); zijn de (overige) maatregelen verwerkt in het inpassingsplan en dus ook in de kosten?
- blz. 44 van de toelichting: de kosten samenhangend met de inpassing van nieuwe elementen, waarbij rekening dient te worden gehouden met de fijnmazigheid;
- blz. 45 van de toelichting: de kosten van 'elk deelgebied zal integraal en duurzaam ontworpen moeten worden, waarbij de aanwezige waarden gerespecteerd worden en nieuwe kwaliteiten kunnen worden toegevoegd';
- blz. 45 van de toelichting: kosten van geluidwerende voorzieningen, bermen en wegmeubilair (bruggen, viaducten etc.) en compensatie en mitigatie;
- alle kosten, die voortvloeien uit toevoegingen die u bereid bent aan te brengen n.a.v. in te dienen zienswijzen en andere adviezen;
- in bijlage 20 'Inpassingsvisie/Landschapsplan Rijnlandroute' van MTD Landschapsarchitecten staan vele voorstellen waarvan wij u allereerst vragen of deze zullen worden overgenomen en welke kosten daarmee samenhangen en of die kosten zijn verwerkt in het projectbudget.

Vervolgens is de vraag hoe groot de exploitatiekosten van de RijnlandRoute zullen zijn en of daar budgettaire al in is voorzien. Bij een ontwerp PIP dient een volledige kostendekking gegeven te worden en die is er - gezien het bovenstaande- nu in ieder geval nog niet. Bovendien staat in paragraaf 8.3 dat deze kosten exclusief BTW, prijspeil 2013 zijn. Kunt u aangeven hoe de BTW wordt verwerkt, ook in het licht van het feit dat een aantal van de kostendragers (zoals de bijdragen van de Regio Holland Rijnland en de gemeenten Voorschoten en Wassenaar) niet zullen bijdragen aan een eventueel te betalen BTW bedrag. Het is u ook bekend dat zowel Provincie als gemeenten zwaar moeten bezuinigen. Toch moeten de Provincie en de gemeenten zeer hoge bedragen opbrengen, waarvoor ze in hun begrotingen op andere posten aanzienlijk moeten bezuinigen voor een project waarvan wij eerder hebben aangegeven dat de onderbouwing tekortschiet. Hoe kunt u dat verantwoorden, ook in het licht van het tekort op de begroting, de nog niet meegenomen kosten van compenserende en mitigerende maatregelen en de nog niet gedekte exploitatiekosten van de RR.

7 Natuur en landschap

Uw voornemen om de boortunnel met ca 80 meter naar het oosten en circa 200 meter naar het westen te verlengen verandert helaas weinig aan de desastreuze gevolgen die de aanleg van de RR volgens het ZnB-tracé zal hebben voor het landschap en de natuur ten oosten en westen van Voorschoten. De aanleg van een volledige aansluiting op de A44 betekent in feite de nekslag voor alle plannen om een betekenisvolle ecologische verbinding tussen de duinstreek en het Groene Hart te realiseren. De voorziene ondergrondse faunapassage bij Maaldrift zal door zijn ligging en geringe omvang van niet meer dan symbolische betekenis zijn. In dit verband willen wij u wijzen op de grote investeringen die door de provincie zijn gedaan in gebieden als Lentevreugd en het Bentwoud, die moesten dienen als “stepping stones” in een robuuste ecologische verbindingzone, waar o.a. de ree van zou profiteren. Tot onze verbazing lezen wij thans in de Natuurtoets (pag. 31) dat de provincie juist wil verhinderen dat reeën zich verplaatsen richting het binnenland, een keuze die o.m. gebaseerd zou zijn op een vermeend overschot van reeën in het duingebied. Naar onze mening is dit een aantoonbaar onjuiste premisse. Bovendien verhindert een slecht uitgevoerde faunapassage reeën niet om de A44/N44 over te steken; alleen de kans op ongelukken is daardoor groter.

De Papenwegse polder en Oostvlietpolder zijn door de provincie bestemd als belangrijke weidevogelgebieden. Bovendien ligt er in beide polders een opgave tot realisering van een ecologische verbindingzone in het kader van de Ecologische hoofdstructuur. Voor zowel de EHS als de belangrijke weidevogelgebieden geldt in de provincie Zuid-Holland het “nee tenzij” principe, dat inhoudt dat een aantasting van deze gebieden niet is toegestaan tenzij er sprake is van een groot maatschappelijk belang en er geen reële alternatieven voorhanden zijn. Naar onze mening is de aanleg van het ZnB- tracé door de polders overduidelijk in strijd met dit uitgangspunt. Ook de provinciale ambities zoals verwoord in het recente landschapsontwikkelingsplan Duin, Horst en Weide zijn o.i. in redelijkheid niet

meer te rijmen met de voorliggende plannen. Als reactie hierop heeft de provincie o.a. in de Nota van antwoord gesteld dat zij het als een “uitdaging” beschouwt “om de realisatie van de Rijnlandroute en de bescherming van het landschap zoveel mogelijk complementair aan elkaar te laten zijn”. In dit verband wordt onder meer verwezen naar de mogelijkheden voor mitigatie en compensatie, die zijn weergegeven in de Inpassingsvisie en het Landschapsplan. In deze documenten komt men echter niet verder dan de opsomming van enkele weinig concrete suggesties, zoals het inpassen van de weg tussen lage dijken en het aanleggen van plasdras gebiedjes. Volgens de Natuurtoets (pag. 40) is er alleen in de Papenwegse polder al sprake van een compensatiebehoefte van 29,96 ha weidevogelgebied als gevolg van vernietiging van broedbiotoop en extra geluidsverstoring. Als wij dan in het Landschapsplan gaan zoeken naar een concrete invulling moeten wij constateren dat onder het hoofdstuk Papenwegse polder de paragraaf compensatie en mitigatie geheel ontbreekt! Overigens wordt in de stukken evenals in de eerdere achtergrondrapporten ten onrechte voorbijgegaan aan het belang van de polders voor vele soorten trekvogels, die eveneens strikte bescherming genieten ingevolge de Flora- en faunawet. Ook is de opsomming van beschermde dier- en plantensoorten die in het plangebied voorkomen nog steeds zeer willekeurig en kennelijk niet gebaseerd op een gedegen gebiedskennis en/of veldbiologisch inzicht. Wat betreft het verkrijgen van een ontheffing van de Flora- en faunawet roepen wij de conclusie van de Natuurtoets van het Bureau Mertens in herinnering dat dit problematisch zal zijn “omdat mitigerende en compenserende maatregelen moeilijk zijn te treffen” en er reële alternatieven bestaan voor het ZnB tracé (Natuurtoets Bureau Mertens 2010, pag. 56). Wij pleiten er dan ook met kracht voor om deze alternatieven, zoals het (bij voorrang) aanpakken van de knoop Leiden-West en de situatie rond het Lammenschansplein, danwel het aanleggen van een (boor)tunnel volgens het Churchilllaan tracé, alsnog serieus in overweging te nemen.

Bovenstaande zienswijze op het ontwerp PIP bieden wij u aan in de hoop en verwachting dat u daaraan serieuze aandacht besteedt; wij zijn gaarne bereid om onze zienswijze desgewenst nader toe de lichten.

Aangezien wij ook deelnemen aan het Bewonersgroepenoverleg onderschrijven wij de namens het Bewonersgroepenoverleg ingediende zienswijze.

De Vereniging tot Behoud van Oude, Groen
en Leefbaar Voorschoten