



Belangenvereniging Krimwijk

KvK Inschrijfnummer 40445408
Ing.rekeningnummer 4.471.817

ZIENSWIJZE OP ONTWERP INPASSINGSPLAN RIJNLANDROUTE van de provincie Zuid-Holland, dossiernr. DOS-2010-0022528

Aan Provinciale en Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
t.a.v. mw. H. Maagdenberg
afdeling Ruimte, Wonen en Bodem
Postbus 90602
2509 LP DEN HAAG

Voorschoten, 7 mei 2014

Geachte Statenleden en gedeputeerden,

Op bovenstaande provinciale stukken geven wij u hierbij onze zienswijze.

Als inwoners van Voorschoten maken wij graag gebruik van de mogelijkheid u als volksvertegenwoordigers te ondersteunen bij het nemen van belangrijke beslissingen. Wij hebben begrip ervoor dat u te weinig tijd heeft en te veel informatie om te kunnen verwerken. De hoeveelheid onderliggende informatie is buitensporig groot. Feitelijk zou voor een project van 1 miljard euro met zo'n ongemeen grote invloed op omgeving, milieu en structurele kosten voor een periode van meer dan honderd jaar, tenminste 2/3e meerderheid van PS vereist zijn. Dit soort beslissingen overstijgt de partijpolitiek vele malen.

In het Ontwerp Inpassingsplan Rijnlandroute mankeert een belangrijke nieuwe ontwikkeling. Als gevolg daarvan wordt uitgegaan van een positief rendement, wat helaas onjuist is. Sinds 2010 is in Nederland en ook de provincie Zuid-Holland de beroepsbevolking aan het krimpen. Dat gegeven wordt verhuld door de ogenschijnlijke "groei" van de bevolking, die echter praktisch geheel veroorzaakt wordt door het steeds ouder worden.

Deze demografische ontwikkeling houdt in dat al voor 2010 het arbeidsaanbod in Nederland en evenzeer in Zuid-Holland aan het dalen was. Het arbeidsaanbod is afgeleid van de grootte van de beroepsbevolking.

Conform de cijfers van het CBS daalt de beroepsbevolking tot 2040 met ongeveer een miljoen¹.

Ook de WRR heeft dit fenomeen in zijn advies van 1 november 2013 belicht²:

Naast de andere wijsheden, staat daar vanaf pagina 179 een degelijk onderbouwd stuk over de gevolgen van de demografische opbouw en ontwikkeling van Nederland.

Van belang is de conclusie van de WRR met betrekking tot de ontwikkeling van het potentiële arbeidsaanbod tot 2040.

Het arbeidsaanbod is bepalend voor de arbeidsparticipatie en dus voor het potentieel aantal werkenden in Nederland.

De WRR vraagt zich af of het arbeidsaanbod en - participatie verhoogd kan worden en zoja met welke maatregelen.

Wij citeren de conclusie (blz. 192) en hebben de naar onze mening belangrijkste zin onderstreept:

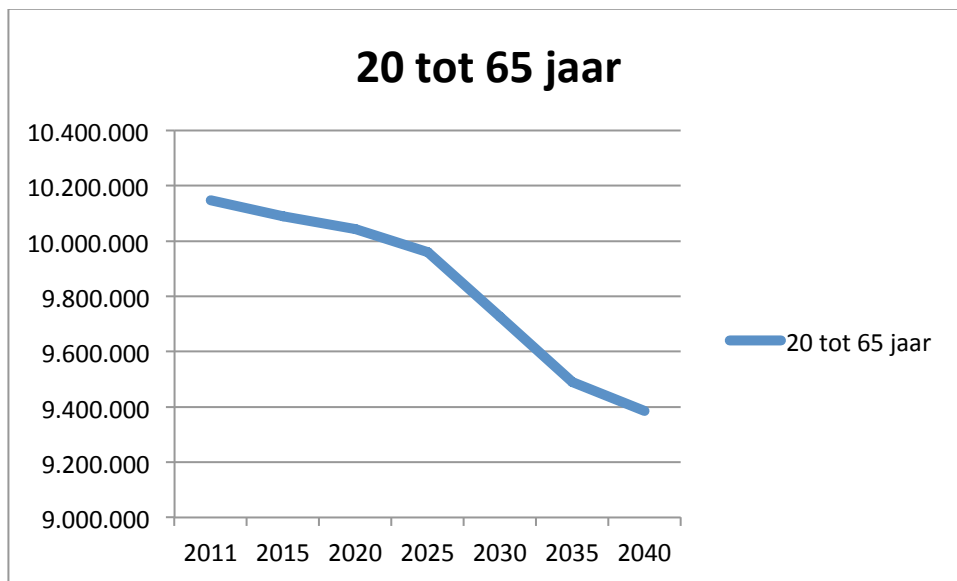
"Als we de balans opmaken, dan blijkt het recept van de afgelopen decennia aan het einde van zijn levenscyclus te zijn aangekomen. De groei van de arbeidsparticipatie

¹ CBS Kerncijfers van de bevolkingsprognose, 2010-2060 13.12.2012

² Naar een lerende economie WRR 01.11.2013 – "Minder werknemers – minder groei" blz. 179 e.v.
Zienswijze Belangenvereniging Krimwijk op Ontwerp-inpassingsplan Rijnlandroute, dossiernr. DOS-2010-0022528

was de afgelopen jaren groter dan de afname van het gemiddeld aantal gewerkte uren. Netto kwamen er de afgelopen decennia dus meer gewerkte uren bij, behoudens korte conjuncturele dipjes rond de crises van 1982, 1993 en 2002. Die ontwikkeling zal zich niet herhalen. De potentiële beroepsbevolking neemt nog af met een miljoen mensen en dat valt nooit volledig te compenseren met een stijging van het aantal gewerkte uren. Het gemiddelde opleidingsniveau zal nog wat stijgen en ook de gezondheid zal enigszins verbeteren, wat in beide gevallen leidt tot een licht hogere arbeidsparticipatie. Daarentegen leren jongeren gemiddeld langer door, wat weer tot een afname van de arbeidsparticipatie zal leiden. Veel verschil zal het niet maken en zelfs het effect van het optrekken van de AOW-leeftijd is in dat opzicht beperkt".

Onderstaand een grafiek van de genoemde CBS statistiek:



De afname van de potentiële beroepsbevolking zal tot 2040 ongeveer 10% gaan bedragen. De files in de spits worden veroorzaakt door mensen die naar hun werk gaan en van hun werk komen. Het ministerie van I&M heeft berekend, dat 1% minder verkeersaanbod in de file, 10% minder filedruk tot gevolg heeft³. Nu al is tengevolge van de pensionering van de "babyboomers" ongeveer 3-4% minder verkeersaanbod in de spits. En dat klopt geheel met de filecijfers van de ANWB, die laten ongeveer 40% minder filedruk zien. En deze afname is niet, zoals de minister beweert, veroorzaakt door verbreding van de wegen etc.

Dat betekent dat investeringen in de aanleg en verbreding van wegen om de files te verminderen, een negatief rendement zullen opleveren.

Of simpel gezegd: het is kapitaalvernietiging, geld over de balk gegooid.

Erger, deze voorgenomen nieuwe weg kost de gemeenschap voor de komende 100 jaar tenminste 10 euro per m² structureel extra! En in het geval van de RLR is dit een veelvoud wegens de tunnel.

In het geval van de Rijnlandroute is in de MKBA uitgegaan van een verwachte groei van het verkeersaanbod op basis van het "Global Economy" scenario dat 2,7% jaarlijkse groei BBP in de periode 2000-2020 voorspelde (p. 14 MKBA 15.05.2012):

Uitgangspunt bij in de prognoses is dat de regio zich ontwikkelt conform een relatief hoog groei-scenario voor de demografische en economische ontwikkeling van Nederland. Aansluitend hierbij wordt in de verkeersprognoses uitgegaan van het European Coordination (EC)-scenario in het verkeersmodel RVMK en van het Global Economy (GE) voor berekeningen met het NRM.

³ Brief Minister van I&M aan Tweede Kamer 14.06.2011 "Programma Beter Benutten"
Zienswijze Belangenvereniging Krimwijk op Ontwerp-inpassingsplan Rijnlandroute, dossiernr. DOS-2010-0022528

Duidelijk is dat de grond onder de onderbouwing van de kosten-baten analyse van de Rijnlandroute is weggeslagen. Er zou derhalve een nieuwe MKBA gemaakt moeten worden op basis van de werkelijke ontwikkeling.

Nut en Noodzaak

Als belangrijkste gegeven kan worden opgemerkt dat het project Rijnlandroute (RLR) is begonnen zonder deugdelijke probleemanalyse.

De RLR biedt dan ook geen oplossing voor het echte probleem: de knelpunten in de N206: de Lammebrug – het Lammeschansplein – de kruising Voorschoterweg=Churchillaan – de kruising Lelylaan=Haagweg – de kruising Haagweg=Plesmanlaan.

De oplossing van deze knelpunten zou rond 150 miljoen euro kosten. Daarmee zou de RLR volstrekt overbodig zijn. Het is duidelijk dat Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland dit ook weet, getuige het volgende.

De verantwoordelijke Gedeputeerde heeft in de Statencommissievergadering op 11 juni 2008 over de verbetering van de leefbaarheid, de veiligheid en de doorstroming op en om de bestaande route gezegd, dat hij de maatregelen die daarvoor nodig zijn niet zou nemen omdat het geld dat gereserveerd was (Holland Rijnland RIF 1+2 ongeveer 117 miljoen euro) alleen maar voor de nieuwe Rijnlandroute gebruikt mocht worden, omdat deze er anders nooit meer zou komen. De conclusie is dat de burgers in en om Leiden al jaren onnodig in de file hebben gestaan en dat deze situatie nog jaren zal voortduren omwille van het bereiken van een in de ogen van de gedeputeerde “hoger goed”. Hoe valt dit te rijmen met de beginselen van behoorlijk bestuur?

Voorts baseert GS zich op onjuiste veronderstellingen, waarvan een paar voorbeelden:

A. De stelling dat de komende jaren grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen plaats zouden gaan vinden is uit de lucht gegrepen:

- De ontwikkeling van de “locatie Valkenburg” ligt stil en het is onwaarschijnlijk dat de komende 20 jaar meer dan een paar honderd huizen gebouwd gaan worden.
- De “Greenport Duin- en Bollenstreek” laat alleen maar krimp zien, om over kantoorbehoefte maar niet te praten.
- BioSciencepark exclusief LUMC en Opleidingsinstituten (gegevens LBSPf):
2009 – 60 bedrijven – 3.100 medewerkers
2013 – 85 bedrijven – 3.500 medewerkers
In 2010 werd de verplaatsing in 2012 van Astellas van Leiderdorp naar het Biosciencepark aangekondigd. Het betrof hier zo’n 500 medewerkers. Dat meegerekend is de werkgelegenheid bij de andere bedrijven drastisch afgenomen. Het gemiddelde aantal mensen per bedrijf bedroeg in 2009 nog 52, in 2013 was dat gedaald tot 36 als we Astellas er buiten laten! Uitgaande van economische wetmatigheden zal de bovengrens van het aantal mensen werkzaam in bedrijven op het Biosciencepark ergens rond 4.500 liggen.

B. Slechte doorstroming N206

- Ook zonder opleiding op verkeerskundig gebied kan elke objectieve waarnemer zien dat de werkelijke knelpunten gevormd worden door de Lammebrug met het Lammeschansplein en de complexe aansluiting van de Lelylaan op de Haagweg en de Plesmanlaan. En niet de capaciteit van de Churchill-/Lelylaan – N206.
- De ontwerpcapaciteit van de N206 is ongeveer 40.000 voertuigen/dag. De hoogst gemeten verkeersdruk kwam niet verder dan - naar boven afgerond - 30.000. (Kentekenonderzoek gemeente Leiden 2007). Sinds dit onderzoek is de verkeersdruk alleen maar omlaag gegaan, volgens eigen onderzoek van de provincie Zuid-Holland in de “Informatieve presentatie aan Provinciale Staten over trends” op 6 februari 2013. (pag. 63)

Onderstaand een realistische prognose op basis van de gegevens van de provincie ZH zelf en de

landelijke index voor 2040:

Verdere analyse van de verkeersgegevens betreffende de N206 en prognose 2040, uitgaande van de laatste verkeersmobiliteitsontwikkelingsprognose door de provincie Zuid-Holland 6 februari 2013

Arends - De Heer - Thunnissen
07.04.2013

Volgens MER 2.0 Volgens MER 2.0

| 1. | Verkeersontwikkeling Churchillaan-N Brandt Buyskade/Telderskade | 1990 | 2000 | Febr 2007 kenteken- onderzoek | 2010 | prognose 2040 | ZnB 2020 | CA 2020 |
|----|--|--------|--------|-------------------------------------|--------|------------------|----------|---------|
| | Churchillaan Noord, maaiveld | 25.000 | 28.000 | | 28.986 | | 34.600 | 13.600 |
| | Churchillaan Noord tunnel | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 77.500 |
| | ZnB | 0 | 0 | | 0 | | 51.400 | 0 |
| | Totaal voertuigen/dag | 25.000 | 28.000 | 29.213 | 28.986 | 25.363 | 86.000 | 91.100 |

Volgens MER 2.0 Volgens MER 2.0

| 2. | Verkeersontwikkeling Churchillaan-Z Kennedylaan/Voorschoterweg | 1990 | 2000 | Febr 2007 kenteken- onderzoek | 2010 | prognose 2040 | ZnB 2020 | CA 2020 |
|----|---|--------|--------|-------------------------------------|--------|------------------|----------|---------|
| | Churchillaan Zuid, maaiveld | 17.000 | 19.241 | | 20.916 | | 24.600 | 10.100 |
| | Churchillaan Zuid tunnel | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 77.500 |
| | ZnB | 0 | 0 | | 0 | | 51.400 | 0 |
| | Totaal voertuigen/dag | 17.000 | 19.241 | 21.213 | 20.916 | 18.302 | 76.000 | 87.600 |

Conclusie 1: Het verschil tussen N en Z is ongeveer 8.000 vtg/dag lokaal verkeer van en naar 5-Meiplein, Leiden-ZW en Leiden-C etc.

Conclusie 2: ten opzichte van 2007 is het verkeer in ieder geval niet toegenomen!

Conclusie 3: met de nieuwste gegevens over de verkeerstrends van de provincie (Presentatie aan PS - ZH van Trends d.d. 6 februari 2013) neemt het verkeer over de N206 tot 2040 verder af! Hier is de landelijke index voor 2040 van 87,5 (2010=100) gehanteerd

C. Verbetering doorstroming op de N206.

GS heeft de oplossing van de knelpunten – met name Lammeschans - qua tijdstip van aanpak achter de aanleg van de RLR gehangen. Dat gekoppeld met het gegeven dat de lengte van het ZnB-tracé 2.700m langer is dan over de Churchill- en Lelylaan betekent een verhoging van het “sluipverkeer” aldaar. Met alle negatieve consequenties voor het milieu!

D. Robuustheid van de RLR.

Op 25 maart 2013 is door het Initiatief Burgernotitie Rijnlandroute een analyse aan de Tweede Kamer gestuurd betreffende de robuustheid van het ZnB-tracé. Met gebruik van dezelfde programmatuur als de provincie, toont ir. O. Swertz aan dat dit tracé ruim 25% minder robuust is dan het eenvoudig oplossen van de knelpunten (Nulplus-1) en 40% minder robuust is dan het Spoortracé dat qua robuustheid vergelijkbaar is met de Churchill-Lely boortunnel.

4. Milieu-effectrapportage

Zoals al eerder aangegeven, zijn wij van mening dat het in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur dat er geen aanvullende MER is gemaakt. Niet alleen was deze aanvullende MER vereist door alle wijzigingen tengevolge van het besluit van GS dat er een boortunnel onder Voorshoten zou komen. Ook had deze aanvulling er moeten komen wegens de mogelijke boortunnel onder de Churchill- en Lelylaan, zoals voorgesteld door Arends-de Heer-Thunnissen⁴ als logische consequentie van de principiële keuze voor een boortunnel.

De voorgestelde "Churchill-Lelyboortunnel" (CL-boortunnel) is ten onrechte afgeserveerd als zijnde hetzelfde als de ChurchillAvenue. De CL-boortunnel is analoog aan de boortunnel onder Voorshoten en had daarom meegenomen moeten worden in de beschouwingen.

De CL-boortunnel zou uitstekend passen in de gefaseerde benadering van het eerst aanpakken van de knelpunten en indien zou blijken dat in 2030 de verkeersdruk toch nog problemen zou geven, zou de boortunnel alsnog gerealiseerd kunnen worden, zonder extra kosten. Daarnaast zijn de kosten van de CL-boortunnel ruim 200 miljoen euro lager dan de RLR in het voorliggende ontwerp-inpassingsplan, zoals blijkt uit de onderstaande berekening. (No-regret=Nulplus-1)

OVERZICHT VAN DE VERSCHILLEN IN GERAAMDE KOSTEN VAN 3 MOGELIJKE TRACÉ'S VAN DE RLR MET BOORTUNNEL EN "NO-REGRET"

4 FEBRUARI 2013 - BURGERINITIATIEF ARENDS-DE HEER-THUNNISSEN

HET ONTBREEKT ONS AAN DE GEDETAILLEERDE KOSTENRAMING DOOR DE PROVINCIE VAN ZNB "OPTIMAAL".

WU KUNNEN DERHALVE SLECHTS INDICATIEF DE VERSCHILLEN AANGEVEN TUSSEN DE ONDERSCHIEDENE TRACÉ'S.

DAAR IN ELKE VARIANT DE VERBREDING VAN DE TIALMAWEG IDENTIEK IS EN OOK NIET TER DISCUSSIE STAAT, LATEN WIJ DAT ONDERDEEL BUITEN BESCHOUWING.

WU VERGELIJKEN DUS HET TRAJECT VAN KNOOPPUNT LEIDEN-WEST TOT KNOOPPUNT A4/N11.

Bron: Eindrapport Integrale Benadering Holland Rijnland 15 oktober 2009

WE GEVEN ALLEEN DE VERSCHILLEN IN DE KOSTEN AAN !

| | ZnB "Optimaal" | Churchill-Lelytunnel | Spoortracé | NO-REGRET - N206 |
|--|----------------|----------------------|------------|------------------|
| 1. LENGTE TRAJECT Van knooppunt Leiden-West/A44 - knooppunt A4/N11 | 9.200 m | 6.500 m | 5.000 m | 6.500 m |
| X 1 MILJOEN EURO | | | | |
| 2. Parallelweefvlakken op A4 en A44 | 41,9 | 0 | 0 | 0 |
| 3. EXTRA Knooppunten RLR/A4 en RLR/A44 | 98,3 | 0 | 0 | 0 |
| 4. Aanpassing knooppunten A4/EUROPAWEG A44/Plesmanlaan | 0 | 30 | 40 | 40 |
| 5. Aquaduct onder Rijn-Schiekanaal (Vliet) | 0 | 35 * | 0 | 35 * |
| 6. Boortunnel (ZnB ±2km; C-L ± 2,7km; Spoor ± 3,5km) | 0 | 20 | 30 | -435 |
| 7. Aanpassingen Lammenschansplein/Lammebrug/Churchill-/Lelylaan | 15 | 0 | 0 | 40 |
| 7. Extra inpassingsmaatregelen Stevenshof, Maaldrift, Oostvlietpolder etc. | 40 | 0 | 0 | 0 |
| 8. Onteigeningskosten en Planschade | 90 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAAL | 285,2 | 85 | 70 | -320 |

*=begroting op basis van werkelijke kosten vergelijkbare aquaducten

ZnB "Optimaal" komt rond 200 miljoen duurder uit dan Churchill-Lelytunnel en rond 600 miljoen euro duurder dan de "No-Regret" maatregelen.

4.2 Keuze voorkeursalternatief

Het veelvoud aan aanvullende maatregelen dat nu is opgetuigd om het "Zoeken-naar-Balans-Optimaal"-tracé te kunnen realiseren overschrijdt de beweerde meerkosten van de Churchill-Avenue ruimschoots. Ook daarom zou een nieuwe MKBA dienen te worden opgemaakt en een aanvulling op de MER, met een eerlijke vergelijking tussen ZnB, CA en CL-boortunnel. Dat dit niet gebeurd is roept de vraag op hoeveel waarde GS hecht aan een onafhankelijke meningsvorming en is naar onze mening strijdig met de beginselen van behoorlijk bestuur.

⁴ Brief d.d. 07.01.2013 aan gedeputeerde de Bondt met afschrift aan GS en PS ZH
Zienswijze Belangenvereniging Krimwijk op Ontwerp-inpassingsplan Rijnlandroute, dossiernr. DOS-2010-0022528

6. Milieu- en overige aspecten

6.2 geluid

Het is voor de burger onbegrijpelijk dat zodra de RLR een hogere geluidsbelasting produceert dan de norm toelaat, GS deze norm eenvoudigweg verhoogt. Wij maken ons ernstige zorgen over het realiteitsgehalte van de door GS gehanteerde cijfers met betrekking tot de geluidproductie van de RLR. Met name de berekende effecten van de tunnelmond en de afslagen op de nabij gelegen Krimwijk zijn niet te controleren. Wij stellen dan ook voor om een onafhankelijke deskundige op dit gebied de gevolgde berekeningen te laten controleren. En daarin de laatste kennis op dit gebied mee te nemen.

6.3 luchtkwaliteit

Wij maken ons grote zorgen over de bijna achteloze wijze waarop GS op het laatste moment nog wijzigingen aanbrengt waarvan de effecten niet onderzocht zijn, maar “beoordeeld zijn op basis van expert-judgement”. In de volksmond heet dat natte-vingerwerk. Dat doet ook vrezen dat de berekeningen ten aanzien van fijnstof PM₁₀ en NO₂ en de invloed daarvan op de nabij gelegen Krimwijk geen objectieve onderbouwing kennen. Tevens zijn naar onze mening de laatste gegevens over met name fijnstof niet in deze berekeningen opgenomen.

Wij stellen danook voor om een internationaal gerenommeerd en onafhankelijk kennisinstituut deze berekeningen te laten controleren met medeneming van de laatste kennis op dit gebied en met de verwachte aanscherping van de Europese normen.

6.8 Natuur

Dat de balans qua natuur van de RLR zeer negatief is ten opzichte van zowel de CA als de CL-boortunnel is genoegzaam bekend. De praktijk die GS toont ten aanzien van de RLR is tegengesteld aan de theorie die hetzelfde GS belijdt in de Ontwerp Visie Ruimte en mobiliteit. Tenminste mag verwacht worden dat GS met gelijke maat meet.

Naast het bovenstaande gelieve u hier de zienswijze van het “Bewonersgroepenoverleg Rijnlandroute” d.d. 6 mei 2014 als opgenomen en ingelast te beschouwen.

Tevens gelieve u onze eerder ingediende zienswijze d.d. 3 september 2012 als hier opgenomen en ingelast te beschouwen.

Tenslotte merken wij op dat de financiële onderbouwing van dit project niet dekkend is en dat het de vraag is of de toegezegde rijksbijdrage ook daadwerkelijk gerealiseerd gaat worden. Volgens de ter beschikking staande informatie weet ook de gedeputeerde dat met name de lange termijn structurele onderhoudskosten niet gedekt zijn. Dat belemmert naar onze mening de vaststelling van dit ontwerp-inpassingsplan door PS.

Gezien de buitengewoon merkwaardige en voor de burger belastende handelwijze van GS om dit ontwerp-inpassingsplan Rijnlandroute ter inzage te leggen voorafgaande aan de ter inzagelegging van de 100% gerelateerde Ontwerp-tracébesluiten A4 en A44 door de minister van I&M, behouden wij ons het recht voor onze zienswijze nader te motiveren of aan te vullen.

Met vriendelijke groeten, namens de Belangenvereniging Krimwijk,

C.A.W. Thunnissen
voorzitter

N. Bremer
secretaris