

Bewonersvereniging “Zuiderzeehelden”
p/a: Jacob van Heemskercklaan 50, 2253 KH Voorschoten
e-mail: secretaris@zuiderzeehelden.nl

Aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu,
Directie Participatie, RijnlandRoute A4,
Postbus 30316, 2500 GH Den Haag.

Onderwerp: “Zienswijze ontwerptracébesluiten A4 en A44 (RijnlandRoute)”

Uw kenmerk: IenM/BSK-2014/102954

Datum: 16 juni 2014

Geachte heer/mevrouw,

Namens de Bewonersvereniging “Zuiderzeehelden” doen wij u hiermede onze zienswijze toekomen op het door u op 8 mei j.l. ter inzage gelegde “Ontwerp Tracébesluiten A4 en A44 RijnlandRoute” (OTB).

Onderstaand gaan wij in op hoofdaspecten die in het algemeen en voor onze wijk in het bijzonder van belang zijn. Wij vertrouwen er op dat u onze zienswijze bij de verdere besluitvorming en procedure rond de Rijnlandroute zult betrekken.

De vereniging heeft ten doel het in algemene zin behartigen van de belangen der leden, met name:

1. het behouden, bevorderen en ontwikkelen van een gezonde, veilige, goed bereikbare en groene woonomgeving van de Zeeheldenbuurt-Zuid te Voorschoten;
2. behoud en bevordering van de binding met Voorschoten als geheel, en in het bijzonder met de aanliggende wijken en de kern van Voorschoten;
3. behoud, herstel en ontwikkeling van natuur- en cultuurwaarden in het omringende gebied (polders, parken, landgoederen, fiets- en voetpaden, sportvelden, recreatievoorzieningen e.d.) in de ruimste zin des woords. voor zover daarin activiteiten en ontwikkelingen plaatsvinden die op het gebied van het leefmilieu, de bereikbaarheid en de natuurwaarden of het landschap gevolgen kunnen hebben voor de Zeeheldenbuurt-Zuid;
4. versterking van de woon- en leeffunctie van de Zeeheldenbuurt-Zuid en behartiging van de belangen van de bewoners (in algemene zin) daarbij

1. Nut en Noodzaak

Van een heldere probleem analyse kan er geen sprake zijn. Voor de RijnlandRoute heeft de minister in haar Ontwerpbesluit onterecht de conclusies van de provincie overgenomen waarin getracht wordt de noodzaak van de aanleg van de Rijnlandroute aan te tonen door in basis te wijzen op de huidige knelpunten op de N206 tussen Katwijk en de A4 en de verwachte ontwikkelingen in het autoverkeer in de periode tot 2030.

Huidige knelpunten

De huidige knelpunten moeten niet met een tunnel tussen de A4 en A44 worden opgelost. Volgens een kentekenonderzoek in 2007, in opdracht van het Samenwerkingsproject SWINGH Haaglanden, heeft 75% van het verkeer op de N206 Leiden als herkomst of bestemming. Bovendien wordt niet duidelijk gemaakt of de verbetering van de verkeersdoorstroming het gevolg is van de aanleg van de geboorde tunnel tussen de A4 en de A44 of van andere maatregelen, zoals het verdubbelen van de Europaweg, het verbreden van de Lammebrug en de Trekvliefbrug, het herinrichten van het Lammenschansplein en de verschillende verbeteringen aan de bestaande wegen bij de Knoop Leiden West.

Verwachte ontwikkelingen

De minister en de provincie gaan ervan uit dat het autoverkeer zal toenemen als gevolg van de groei van de economie en door de bouw van bedrijven, kantoren en woningen in de regio.

Om een raming te kunnen maken van de economische groei, worden door de verschillende planbureaus vier groeiscenario's gebruikt, waarvan het Global Economy scenario de hoogste groeicijfers laat zien. De gemiddelde economische groei in de afgelopen tien jaar en de door de OESO, het IMF en De Nederlandse Bank verwachte economische groeicijfers in de komende jaren zijn aanzienlijk lager dan de percentages waar het Global Economy scenario van uit gaat. Sterker nog, de groeipercentages zijn zelfs nog lager dan die van het groeiscenario met de laagste groeipercentages, het Regional Communities scenario. **De raming van de economische groei, waar de provincie Zuid-Holland van uit gaat is dus onrealistisch hoog.**

Voor de regio verwacht de provincie een extra toename van het autoverkeer door de bouw van bedrijven, kantoren en woningen. Echter, in de regio worden nauwelijks nog nieuwe bedrijventerreinen ontwikkeld. De leegstand in bestaande kantoren in de Leidse regio is hoger dan het landelijk gemiddelde. Onlangs is het Achmea gebouw in gebruik genomen waarvan slechts de helft van het oppervlak wordt gebruikt.

Het grootste woningbouwproject in de regio, de bebouwing van het voormalig vliegveld Valkenburg, wordt keer op keer uitgesteld en de ramingen van de aantallen te bouwen woningen worden steeds lager. In de Toelichting wordt echter nergens aannemelijk gemaakt, dat deze "**woon/werk locatie Valkenburg**" in de komende jaren ook werkelijk ontwikkeld zal gaan worden. De gemeenteraad van Katwijk voelt daar - gezien de problemen die de gemeente nu al heeft bij de ontwikkeling van verschillende andere projecten - in ieder geval helemaal niets voor.

In de modellen is geen rekening gehouden met de afname van de omvang van de beroepsbevolking, de afname van mobiliteit door 'Het nieuwe werken' en de onverwacht grote groei van het gebruik van (elektrische) fietsen voor woon-werkverkeer.

Het uitgangsjaar voor de modellen, waarop de ramingen voor het autoverkeer in 2030 zijn gebaseerd, is 2004. Dat wil zeggen dat het model eenvoudig getoetst kan worden aan de ontwikkeling van het autoverkeer in de afgelopen tien jaar. Uit een vergelijking van het model met de werkelijk gemeten aantallen motorvoertuigen blijkt, dat de ontwikkeling van het motorverkeer stagneert. Tussen 2000 en 2013 is het aantal motorvoertuigen op de Churchillaan bijvoorbeeld met minder dan 10% gestegen en vanaf 2010 is zelfs sprake van een afname van het autoverkeer. Daarmee wordt de voorspellende waarde van de verkeersmodellen ondergraven.

Uit verschillende rapporten van de provincie zelf blijkt dat het autoverkeer al een flink aantal jaren niet meer toeneemt, maar afneemt¹ 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 zien².

Wat betreft het hoofdargument om voor Zoeken naar Balans te kiezen, namelijk dat **de maatschappelijke baten van Zoeken naar Balans** bijna twee keer zo hoog zouden zijn als de kosten (bij Zoeken naar balans een factor 1,9 en bij de Churchill Avenue 1,3), wordt in de Toelichting niet vermeld, dat deze factor 1,9 zou worden bereikt bij een uiterst onwaarschijnlijke economische groei (een jaarlijkse BBP-groei van 2,7% in de periode 2000-2020) en dat de baten/kostenverhouding bij een economische groei die veel beter aansluit bij de huidige werkelijkheid 0,7 zou bedragen. Dan zijn de kosten dus ruim 1,4 x zo hoog als de baten en is het project dus niet rendabel. Op de kritiek die er van diverse kanten (onder meer door de Randstedelijke Rekenkamer) is geleverd op de MKBA voor de RijnlandRoute gaat de Toelichting ten onrechte helemaal niet in.

Het is onze zienswijze dat de Toelichting en daarmee het Ontwerp-Besluit niet voldoet aan het algemene beginsel van behoorlijk bestuur dat overheidsbesluiten behoorlijk dienen te worden gemotiveerd. In dit verband wijzen wij op³ recente uitkomsten van een door het CPB uitgevoerde maatschappelijke kosten baten analyse van een soortgelijk, eveneens omstreden project (uitbreiding Ring Utrecht): fileproblemen moeten aanmerkelijk ernstiger worden wil een uitbreiding van infrastructuur zoals de RijnlandRoute maatschappelijk renderen.

Kortom, de noodzaak van de Rijnlandroute is gebaseerd op achterhaalde en onrealistische aannames.

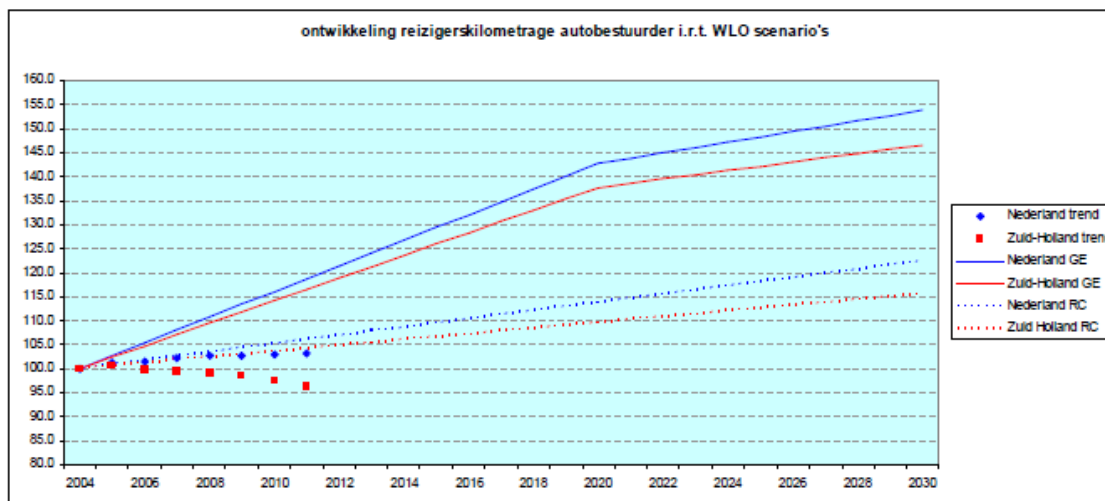
¹ Zo staat op pagina 5 van de PVVP-monitor 2011 van de provincie Zuid-Holland (d.d. april 2012) bijvoorbeeld: *“In de periode 2004-2010 is de totale mobiliteit van de Zuid-Hollandse bevolking gedaald. Deze daling wordt vooral veroorzaakt doordat de inwoners van Zuid-Holland gemiddeld duidelijk minder kilometers afleggen. (...) Alle regio's van Zuid-Holland vertonen een soortgelijk beeld”*. En in bijlage 1 van de “Ontwerp Beleidsvisie 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”*.

² Zie de *“informatieve presentatie van de provincie aan Provinciale Staten over Trends”* d.d. 6 februari 2013.

³ Zie het persbericht van het CPB dd 13 juni 2014 met daarin de conclusie van een recent uitgevoerde “second opinion” op de MKBA van de uitbreiding van de Ring Utrecht

Ontwikkeling reizigerskilometrage autobestuurder i.r.t. WLO scenario's (Bron: MON/OVIN/NRM)

Files: GE forse toename; RC geen toename



provincie HOLLAND
ZUID

2. Verkeer

Voor de RijnlandRoute heeft u als hoofddoelstelling 'het significant verbeteren van de oostwestverbinding voor het autoverkeer, het verbeteren van de leefbaarheid in de regio Holland Rijnland (en aangrenzende gemeenten) en het mogelijk maken van ruimtelijk-economische ontwikkelingen in deze regio' geformuleerd. Als subdoelstellingen is er onder andere geformuleerd; het verbeteren van de bereikbaarheid van de Leidse regio en de Duin- en Bollenstreek, het sluipverkeer in de oost-west relaties verminderen, de doorstroming tussen Leiden en de kust verbeteren en de leefbaarheid op de bestaande oost-westverbinding (N206-Churchillaan) verbeteren. Op het gebied van verkeer plaatsen wij overeenkomstig de zienswijze van de Gemeente Voorschoten een aantal opmerkingen.

Lammenschansplein en Europaweg (N206)

Naar onze mening ligt een groot deel van de oplossing van het bereikbaarheidsprobleem in de Leidse regio in het oplossen van de huidige verkeersknelpunten rondom het Lammenschansplein in Leiden. Dit huidige verkeersknelpunt heeft effect op de bereikbaarheid van Voorschoten en onze buurt en wij roepen u op het project te faseren door

het project te starten met de uitvoering van de opwaardering van de Europaweg (N206) en het Lammenschansplein.

Op deze manier kunt u naar ons inzicht snel eerste stappen zetten in de verbetering van de bereikbaarheid van de Leidse regio en de doorstroming op de N206/Churchillaan, hetgeen bijdraagt aan de realisatie van de (sub)doelstellingen van het project. Tevens stellen wij voor om te onderzoeken of na de uitvoering van deze eerste fase er überhaupt nog een vervolgfase uitgevoerd moet worden in de vorm van de tunnel tussen de A4 en A44.

Irreële prognoses

In het OTB moet volgens het Besluit Ruimtelijke Ordening een verantwoording van de gemaakte keuzen afgelegd worden. Voor wat betreft de verkeersbewegingen moet hierbij uit worden gegaan van reële prognoses voor de economische groei, reële prognoses voor de omvang en ruimtelijke verdeling van de (beroeps-)bevolking en het aantal arbeidsplaatsen, reële prognoses voor de omvang en de ruimtelijke verdeling van de woning- en kantorenbouw en de aanleg van bedrijfsterreinen en reële prognoses voor de mobiliteit en de verdeling daarvan over de verschillende vervoerswijzen. Door in het OTB uit te gaan van het Global Economy scenario en volstrekt achterhaalde prognoses van de bouw van woningen en kantoren en de aanleg van bedrijventerreinen, voldoet het OTB niet aan deze eisen uit het Besluit Ruimtelijke Ordening.

De Rijnlandroute bestaat uit de aanleg van een tunnel tussen de A4 en de A44 enerzijds en uit verbeteringen aan het bestaande wegennet anderzijds, zoals het verdubbelen van de Europaweg, het verbreden van de Lammebrug en de Trekvliesbrug, het herinrichten van het Lammenschansplein en de verschillende verbeteringen aan de bestaande wegen bij de knoop Leiden West. Nergens in het OTB wordt de relatieve bijdrage aan de verwachte verbetering van de verkeersdoorstroming beschreven van de aanleg van de tunnel en de verbeteringen aan het bestaande wegennet. **Daarmee is dus ook niet aangetoond dat de aanleg van een tunnel nodig is om de gewenste verbeteringen tot stand te brengen.**

Verminderen sluipverkeer

In de MER RijnlandRoute tweede fase 2.0 zijn berekeningen opgenomen ten aanzien van het effect van verschillende tracévarianten van de RijnlandRoute op het lokale wegennet. Uit de achtergrondrapporten van het OTB kunnen wij echter niet opmaken wat het effect is van het huidige tracé. In de afgelopen periode zijn tal van aanpassingen op het ontwerp gedaan, hetgeen naar onze mening zou kunnen leiden tot verschuivingen van verkeer op lokaal niveau. Voor het OTB maakt u gebruik van het NRM-model in combinatie met het RVMK. Deze verandering van verkeersmodel maakt de effecten op het lokale wegennet niet goed inzichtelijk.

Voor ons staat voorop dat de RijnlandRoute tijdens en na de realisatie niet mag leiden tot significante toename van verkeer en vooral sluipverkeer op het lokale Voorschotense wegennet en in het bijzonder rond de Zeeheldenbuurt-Zuid buurt. Wij vragen u dan ook de verkeerseffecten van de huidige inpassingvariant op het lokale wegennet inzichtelijk te maken opdat deze effecten gedegen beoordeeld kunnen worden. Hierbij leggen wij ook de relatie met milieu-, en leefbaarheidseffecten, welke niet mogen verslechteren.

3. Natuur en landschap

In de Provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte 'Visie op Zuid-Holland' worden de agrarische gebieden met een hoge weidevogeldichtheid als belangrijke weidevogelgebieden aangeduid. De Oostvlietpolder kent een hoge weidevogeldichtheid, die door de aanleg van het weidevogelreservaat 't Vogelhoff en de weidevogel vriendelijke inzet van de betrokken agrariërs de komende jaren alleen maar verder zal toenemen. In de toelichting op het OTB staat het volgende:

“In deze gebieden geldt een 'nee, tenzij' regime. Dat wil zeggen dat geen ingrepen zijn toegestaan die de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied significant aantasten, tenzij er sprake is van groot openbaar belang, er geen reële alternatieven zijn, de negatieve effecten zoveel mogelijk worden beperkt en de overblijvende effecten worden gecompenseerd. Allereerst moet de schade zoveel mogelijk worden beperkt door het treffen van mitigerende maatregelen en moet de resterende schade gecompenseerd worden.”

Aan deze eisen wordt bij de aanleg van de Rijnlandroute niet voldaan. Er zijn wel degelijk reële alternatieven voor de aanleg van de Rijnlandroute. De geplande aanpassingen aan het bestaande wegennet, het verdubbelen van de Europaweg, het verbreden van de Lammebrug en de Trekvlietbrug, het herinrichten van het Lammenschansplein en de verschillende verbeteringen aan de bestaande wegen bij de knoop Leiden West zouden de huidige problemen weleens op kunnen lossen. Daarnaast zijn er diverse alternatieven voor de huidige tunnel. Het bekendste alternatief is de Churchill Avenue variant, die veel minder schadelijke effecten heeft op de weidevogelgebieden in de Oostvlietpolder, maar daarnaast zijn diverse andere tracés denkbaar, nu eenmaal gekozen is voor een geboorde tunnel.

Er wordt gesteld dat de EHS niet wordt aangetast. Het gebied waar de weg doorheen komt te lopen is weliswaar aangewezen als onderdeel van de EHS, maar omdat er nog geen zaken ondernomen zijn om de EHS op die plekken te realiseren zou er geen sprake van aantasting zijn. Dat is een vreemde redenering, immers als de Rijnlandroute er eenmaal ligt kan de EHS niet meer worden gerealiseerd op die plekken.

Volgens de Toelichtingen op de OTB's wordt ervan uitgegaan dat alle negatieve effecten van de aanleg van de weg door mitigatie of compensatie teniet kunnen worden gedaan. Dit is naar onze mening echter niet correct. In dit verband wijzen wij erop dat volgens vaste jurisprudentie van de Raad van State slechts van mitigatie gesproken kan worden indien er sprake is van maatregelen die leiden tot het geheel en vooraf voorkomen van negatieve effecten (zie ook pag. 42 Natuurtoets). Voor het poldergebied dat door de aanleg van de weg wordt vernietigd zal dit in elk geval niet mogelijk zijn. Compensatie in de zin van het creëren van geschikt weidevogelgebied in de wijde omgeving moet eveneens uitgesloten worden geacht. Wanneer het “nee tenzij” principe serieus wordt toegepast zal de vraag van mitigatie en compensatie overigens niet aan de orde komen, omdat de aanleg van het ZnB-tracé zich niet verdraagt met dit beginsel.

Als bewonersvereniging streven wij voor behoud, herstel en ontwikkeling van natuur- en cultuurwaarden in het omringende gebied (polders, parken, landgoederen, fiets- en voetpaden, sportvelden, recreatievoorzieningen e.d.). Het aanleg van de Rijnlandroute volgens de huidige plannen schaadt de natuur en landschap in de omringende polders onnodig.

4. Recreatieve waarden van de polders

Door de aanleg van de Rijnlandroute worden de bestaande en binnenkort verder uit te breiden recreatieve verbindingen door de Oostvlietpolder naar recreatiegebied Vlietland onderbroken. Door de aanleg van weidevogelgebied 't Vogelhoff en het aanleggen van enkele recreatieve fiets- en voetpaden zijn de recreatieve waarden van dit deel van de Oostvlietpolder verder toegenomen. Door de aanleg van de Rijnlandroute worden deze recreatieve waarden en die van het naastgelegen recreatiegebied Vlietland op onaanvaardbare wijze aangetast. De provincie Zuid-Holland weigert tot nu toe ook maar één maatregel te nemen om de aantasting van de natuurlijke en recreatieve waarden van de Oostvlietpolder te verzachten. Dit schaadt ons belang in de recreatieve waarden van de polders.

5. Luchtkwaliteit

Als de RijnlandRoute toch ten uitvoering wordt gebracht en er een tunnel wordt aangelegd, staat het beperken van negatieve gezondheidseffecten van de RijnlandRoute voor ons centraal. Hoewel de Zeeheldenbuurt-Zuid buurt niet de dichtstbijzijnde buurt is rond de tunnelmonden maken onze leden gebruik van de natuur in de omringende polders. Het belang van een goede luchtkwaliteit aldaar is in ons belang.

Volgens de toelichting op het OTB worden de normen voor luchtkwaliteit nergens overschreden. Ten behoeve van het OTB is alleen onderzocht of de normen in het plangebied niet worden overschreden. Door realisatie van het plan neemt het autoverkeer op de Europaweg met 36% toe. Dat autoverkeer zal voornamelijk via de Lammenschansweg en Voorschoterweg zijn weg vervolgen. Omdat de effecten van een plan als dit niet ophouden aan de grens van het plangebied, had ook onderzocht moeten worden wat de gevolgen voor de luchtkwaliteit in de door het plan geraakte aangrenzende gebieden zijn.

U geeft aan dat in het kader van het OTB de voorkeursgrenswaarden ten aanzien van lucht en geluid in Voorschoten niet worden overschreden. De inpassing van de boortunnel heeft veel negatieve effecten op Voorschoten verminderd. Wij zien echter nog ruimte en kansen voor verdere mitigatie, zeker bij beide tunnelmonden en de aangesloten weggedelen.

6. Geluidseffecten

Wij uiten op het gebied van geluid ook onze zorg. Ook al blijven de geluidseffecten van de RijnlandRoute bij de tunnelmonden in het OTB onder de voorkeursgrenswaarde, de forse toename van verkeer op de A4 en de asverlegging van de A4 in westelijke richting leidt in onze ogen tot een flinke toename van de geluidsbelasting op woningen in met name Krimwijk II (Park Allemansgeest), maar ook in mindere mate voor de Zeeheldenbuurt-Zuid. In dit kader roepen wij u op om deze geluidseffecten ook in het kader van het OTB verder te mitigeren.

7. Financiële haalbaarheid

De bijdragen van het rijk en de gemeenten voor de aanleg van de Rijnlandroute zijn weliswaar min of meer toegezegd, voor het beheer en onderhoud van de Rijnlandroute is slechts minimale dekking. Het beheer van de tunnel kost vanaf 2020 jaarlijks rond de 5 a 6 miljoen euro, terwijl rente en afschrijving over een periode van dertig jaar ongeveer 20 miljoen per jaar bedragen. Na 2028 komen daar nog de kosten voor afschrijving en rente van de vervanging van de technische installaties en groot onderhoud van de tunnel bij. Deze kosten komen volledig voor rekening van de provincie. De kapitaallast hiervan is zodanig, dat de provincie jarenlang geen financiële ruimte meer heeft voor investeringen.

De kapitaallastenberekening voor de Rijnlandroute als onderdeel van de totale provinciaal begroting is gemaakt tegen de huidige (lage) rentepercentage(s). Voor de aanleg van de Rijnlandroute zullen in de toekomst nieuwe leningen afgesloten moeten worden tegen een (naar verwachting hoger) rentepercentage. Dit heeft tot gevolg dat de kapitaallasten van de gedane investeringen (en dus ook de Rijnlandroute) zullen toenemen. In de begroting van de Rijnlandroute en provinciale begroting wordt (nog) geen rekening gehouden met eventuele stijging van de rente en de daarmee samenhangende (kapitaal)lasten. Een kleine rentestijging kan gezien de omvang van de investeringen al leiden tot een fors bedrag aan extra (kapitaal)lasten binnen de provinciale begroting. Het is onduidelijk hoe een dergelijke stijging van de kapitaallasten binnen de provinciaal begroting gedekt kan worden als er nu al een tekort van 25-27 miljoen wordt gepresenteerd zoals de gedeputeerde op 12 maart jl. het noemde.

Als gebruik is gemaakt van de huidige lage rentepercentages is de **kans op hogere rentepercentages een significant risico** die de financieel uitvoerbaarheid verder onder druk zet.

Verder heeft in het afgelopen jaar de overheid bepaald dat de BTW-compensatiefonds gekort zal worden. Onduidelijk is wat dit betekent voor de RLR. **Als niet alle BTW gecompenseerd wordt dan zal dit een significant kostenverhogende effect hebben** op het project die kan oplopen tot enkele tientallen miljoenen per jaar.

Volgens het Besluit Ruimtelijke Ordening moet in de toelichting op een ontwerp bestemmingsplan, zoals het OTB, inzicht gegeven worden in de financieel-economische uitvoerbaarheid van het plan. In het OTB ontbreekt deze informatie. De bewoners van de Zuiderzeeheldenbuurt-Zuid als inwoners van de Provincie Zuid Holland worden in hun belang geschaad door dit gebrek aan financiële haalbaarheid.

8. Aanpassingen wegennet

Volgens de toelichting op het OTB neemt de robuustheid van het wegennet toe door de aanleg van de Rijnlandroute. Voor het project RijnlandRoute heeft Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute de quickscan volgens de methode van het KiM uitgevoerd. De conclusie is dat **het aanleggen van de RijnlandRoute (Zoeken naar Balans) het wegennet minder robuust en minder veilig maakt**⁴.

Met deze brief maken wij onze bezwaren kenbaar jegens de beoogde inplanning van de RijnlandRoute, jegens het gevolgde proces, en uiten wij andermaal onze sterke twijfel over nut en noodzaak van de verbinding tussen de A4 en de A44.

Wij willen u nog mededelen dat wij ons ook aansluiten bij de “Zienswijze ontwerp tracébesluiten A4 en A44 (RijnlandRoute)” die door de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland naar voren is gebracht, namens het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute, waarvan onze bewonersvereniging ook deel uitmaakt. Deze, die u separaat ontvangt, maakt integraal onderdeel uit van onze zienswijze.

namens het bestuur van de Bewonersvereniging “Zuiderzeehelden”,

J. Soulsby, secretaris

J. Dubbeldam, voorzitter

⁴ 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”.

Bijlage 1 – ‘Ontwikkelingen RijnlandRoute’ van Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute