



## Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
t.a.v. Directie Participatie, RijnlandRoute (A4 en A44)  
Postbus 30316  
2500 GH DEN HAAG

Voorschoten, 17 juni 2014

Betreft: Zienswijze Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute op de ontwerp-tracébesluiten A4 en A44 (RijnlandRoute)

Geachte minister,

Graag maak ik namens Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op de ontwerp-tracébesluiten RijnlandRoute. Aan u stuur ik dezelfde zienswijze als ik op het ontwerpinpassingsplan van de provincie Zuid-Holland heb ingediend. Het is immers hetzelfde project waar ik niet het nut en de noodzaak van inzie om twee zienswijzen voor in te dienen. Alleen ga ik in deze brief uitgebreider in op het onderwerp robuustheid van het wegennet.

Deze zienswijze is in aansluiting op de eerder ingediende zienswijzen op de 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> Fase MER en de Startnotitie van de provincie Zuid-Holland, die ik als integraal onderdeel van deze zienswijze beschouw. De zienswijze van het bewonersgroepenoverleg van 14 juni 2014 op uw ontwerp-tracébesluiten onderschrijf ik en beschouw ik als een volledig onderdeel van deze zienswijze. Ook alle zienswijzen, brieven en andere communicatie die ik met de provincie heb gevoerd, alle te vinden op de website [www.ottoswertz.nl](http://www.ottoswertz.nl), acht ik een onderdeel van deze zienswijze. Immers, het Rijk, de provincie Zuid-Holland en de regio Holland-Rijnland hebben de RijnlandRoute altijd als één project gepresenteerd. In deze samenwerking hoort het dat de leden alle informatie met elkaar delen. In het aanspreken van de provincie heb ik dus ook altijd het rijk en de regio aangesproken. Kortom, waar 'provincie' staat, moet u ook 'rijk' en 'regio' lezen.

In de zienswijze van 7 mei 2014, die ik letterlijk als bijlage is opgenomen, ga ik in op:

1. de onduidelijke procedure die het burgers lastig maakt om een bijdrage te leveren,
2. het anonimiseren van ingediende zienswijzen wat een maatschappelijke discussie in de weg staat,
3. de slechte inhoudelijke reactie van de provincie (en dus van u) op zienswijzen waardoor u niet voldoet aan het zorgvuldigheidsbeginsel en uw motiveringsplicht vanuit het motiveringsbeginsel,
4. het gebruik van twee verschillende rekenmodellen en te sterke verkeersgroei, waardoor uitkomsten niet vergelijkbaar zijn en ook niet realistisch zijn en waarop u geen investering van 1 miljard euro mag baseren,
5. het onterechte, niet goed gemotiveerde afwijzen van de variant Churchill Avenue,

6. het niet onderzoeken van de Churchill-Lelyboortunnel, de boortunnel onder het tracé van de Churchill Avenue, terwijl u wel een boortunnel onder een ander tracé hebt gekozen, een variant die u eerder tezamen met andere boortunnels had laten afvallen,
7. het niet heroverwegen van het Spoortracé, een variant die u had laten afvallen, maar met het kiezen van een boortunnel wel opnieuw had moeten afwegen, omdat deze variant op verkeer en milieu het beste scoort van alle varianten,
8. het niet hanteren van de logische volgorde om eerst knelpunten op het bestaande tracé op te lossen, dan te monitoren of er nog knelpunten over zijn, en dan pas een eventueel vervolg te geven aan het aanleggen van een nieuwe verbinding.

Nogmaals, hier geef ik een beknopte samenvatting. Ik verwijs u naar de bijlage en andere zienswijzen voor de details.

In deze zienswijze ga ik nu alleen nog uitgebreider in op de robuustheid, een onderdeel van punt 3., de slechte inhoudelijke reactie op zienswijzen.

Diverse malen heeft u, of hebben vertegenwoordigers van uw ministerie, gezegd dat u een RijnlandRoute wil omdat deze zorgt voor een robuuster wegennet. Bijvoorbeeld op 13 februari 2013 heeft u een brief gestuurd naar de Tweede Kamer met de invulling van bezuinigingen voor het Infrastructuurfonds en de gevolgen voor het aanlegprogramma. In deze zienswijze wil ik ingaan op het tweede punt onder de uitgangspunten, namelijk:

*2. Projecten die de robuustheid en veiligheid van het wegen- en spoornet verbeteren worden onverminderd doorgezet:*

- *Wegen: nieuwe doorsnijdingen (A13-16, ViA15, Rijnlandroute, NWO);*
- *Spoor: invoering van ERTMS, verbeterprogramma overwegen;*

U noemde hier enkele nieuwe doorsnijdingen van het landschap. U lijkt ervan uit te gaan dat nieuwe doorsnijdingen het wegennet per definitie robuuster en veiliger maken, **maar u onderbouwt deze stelling niet**. Juist bij nieuwe doorsnijdingen (en dus aantasting van het landschap) is het van groot belang om aan te tonen dat deze investering nuttig is.

Graag verwijs ik u naar het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) dat in uw opdracht de robuustheid van een wegennet heeft gedefinieerd

*‘Robuustheid is te definiëren als de mate waarin een wegsysteem zijn functie kan behouden bij verstoringen, opdat er voor de weggebruiker geen onverwacht groot reistijdverlies optreedt.’*

en

*‘Het effect van een betere robuustheid wordt bepaald door zowel de kans op een incident als het gevolg hiervan op de reistijd.’*

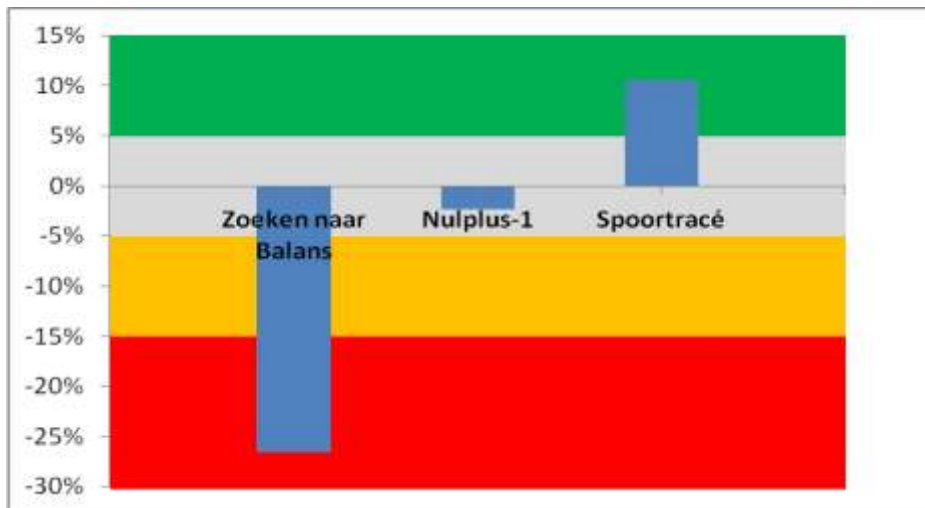
Het KiM heeft een quickscan ontwikkeld om dit na te gaan. Na uitvoeren van deze quickscan kunt u in ieder geval op het gebied van robuustheid en veiligheid een beter onderbouwd besluit nemen. Daarom behoort u, voor u welk besluit ook neemt, **eerst het effect van deze nieuwe doorsnijdingen op de robuustheid en veiligheid van het wegennet te onderzoeken**.

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**. Na aanleg van de RijnlandRoute (Zoeken naar Balans) zullen er meer incidenten optreden. De gevolgen hiervan doen de reistijd toenemen. Dit geldt vooral op het hoofdwegennet (A4 en A44). En dit zijn juist de wegvakken die

onder verantwoordelijkheid van uw ministerie, waaronder Rijkswaterstaat, vallen en die daarom onderwerp zijn van de tracébesluiten A4 en A44.

Onderstaande grafiek vat het resultaat van de quickscan samen. Aanleggen van de voorkeursvariant Zoeken naar Balans laat de robuustheid met ruim 25 procent afnemen. Het oplossen van de knelpunten (Nulplus-1) zorgt voor een kleine afname van de robuustheid. Het aanleggen van het Spoortracé (een noordelijker variant) zorgt voor een toename van de robuustheid met ruim 10 procent.

**Robuustheid weggennet RijnlandRoute, verandering t.o.v. de referentie**



In de bijlage bij deze brief vindt u het hoofdwegennet rondom de RijnlandRoute in geschematiseerde vorm voor de drie varianten uit bovenstaande grafiek. U kunt hierin zelf lezen welke wegvakken minder of meer robuust worden. De cijfers zijn gebaseerd op modelberekeningen voor de Milieueffectrapportage (1<sup>e</sup> fase) en het rapport Integrale benadering Holland Rijnland (IBHR). Hiervoor hebben het rijk, de provincie en de regio nauw samengewerkt. Er is gekozen om het MER 1<sup>e</sup> fase te gebruiken, omdat hier meer detailcijfers openbaar terug te vinden waren en omdat in deze fase de meeste varianten zijn onderzocht. De boortunnel onder de Churchill- en Lelylaan is echter in deze fase helaas niet onderzocht.

Uit dit onderzoek blijkt dus heel duidelijk dat door aanleg van Zoeken naar Balans, zoals u voorstelt, het weggennet minder robuust wordt.

Behalve het niet onderbouwen van stellingen over de robuustheid, heeft u, al dan niet via Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, tot op heden niet gereageerd op deze onderzoeken (zie [www.ottoswertz.nl](http://www.ottoswertz.nl)). De conclusie is dat bij het hanteren van de term “robuustheid” zonder of met een zeer vage bepaling van dat begrip sprake is van **doelredeneringen zonder grondslag**. Dit is in strijd met het zorgvuldigheids- en het motiveringsbeginsel.

Behalve op robuustheid wil ik ook ingaan op de bijlage “Prioritering verkeer” van 13 februari 2013. Hierin staat: “Omdat het (de RijnlandRoute) een regionale weg is kan niet beoordeeld worden of het (een) NMCA knelpunt is en zijn er ook geen rijksdoelstellingen.” Uit de meest recente Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA, juni 2011) blijkt dat er op de A4 en de A44 rondom de RijnlandRoute op dit moment geen knelpunten zijn. Echter, zoals uit de hierboven beschreven quickscan robuustheid blijkt, kan de aanleg van de RijnlandRoute (Zoeken naar Balans) juist wel

knelpunten creëren op de A4 en de A44. Er is op dit moment geen knelpunt, maar, blijkt uit mijn onderzoek, de situatie verslechtert door het aanleggen van een extra verbinding.

Uit dezelfde bijlage blijkt dat de regio tot 489 miljoen euro ter beschikking heeft voor de aanleg van de RijnlandRoute. Dit is voldoende om regionale knelpunten op te lossen en de bereikbaarheid van de toekomstige bebouwing van voormalig vliegveld Valkenburg te garanderen, zonder nieuwe doorsnijdingen en met een kleine afname van de robuustheid van het wegennet. **Het is mijn zienswijze dat u geen 535 miljoen euro in de RijnlandRoute (Zoeken naar Balans) mag investeren** zonder na te gaan of het oplossen van de knelpunten niet voldoende is. U heeft de verantwoordelijkheid om maatschappelijk geld te besteden aan wegen die wel voor minder incidenten en minder reistijdverlies op het hoofdwegennet zorgen.

Tot slot, wil ik voor de volledigheid nog even op de historie van mijn onderzoek ingaan. Op 29 februari 2012 heb ik een uitgebreid rapport gepubliceerd (als bijlage 2 meegestuurd bij deze zienswijze). Het voorstel om dit rapport te maken had ik in december 2011 aan de gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland voorgelegd en die vroeg mij om een rapport, als gereed, naar haar te sturen. Begin maart 2012, direct na het verschijnen, nam een medewerker van de provincie contact met mij op over het rapport. Deze medewerker zei me dat hij het aan Rijkswaterstaat zou voorleggen. U bent verantwoordelijk voor deze organisatie en dus voor een reactie op dit verzoek. Hierna heb ik niets vernomen, ondanks dat ik regelmatig naar een reactie informeerde. In juni kwam er een kort rapport van Grontmij. Dit bevestigde eigenlijk mijn conclusie (zie [www.ottoswertz.nl](http://www.ottoswertz.nl)). Vervolgens heb ik in maart/april 2013 de informatie die hierboven staat naar de provincie en naar u gestuurd. Hier heb ik geen reactie op gekregen. Op 17 juni 2013 heb ik nogmaals een brief naar de provincie gestuurd. Wederom zonder reactie. Om die reden veronderstel ik dat u het met de uitkomsten van mijn onderzoek eens bent. Echter, u handelt er niet naar. Dat is een grove nalatigheid van de overheid. Bovendien schiet de communicatie naar burgers ernstig tekort.

Met vriendelijke groet,

Ir. O.C. Swertz

Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute

*Postadres*

Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute  
t.a.v. ir. O.C. Swertz  
Van Slingelandtplantsoen 8  
2253 WT Voorschoten

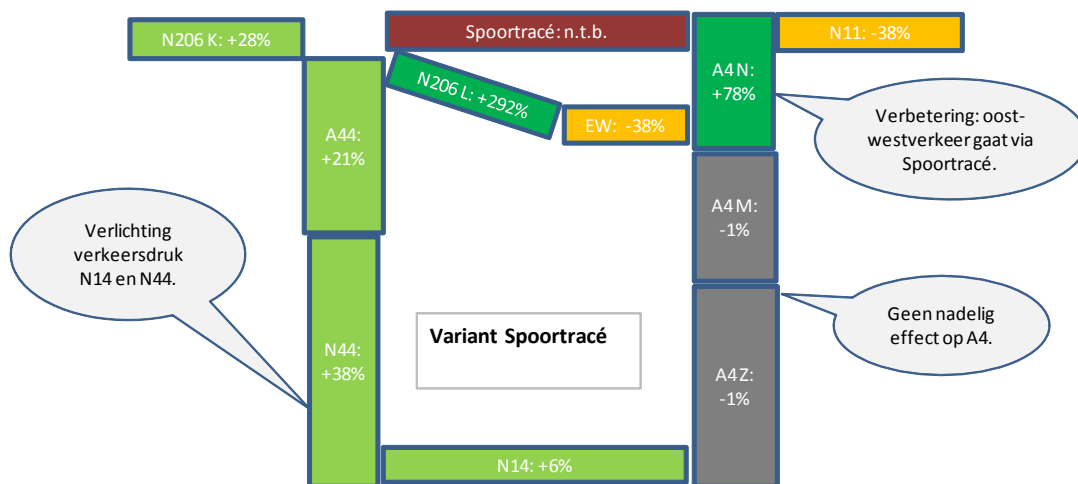
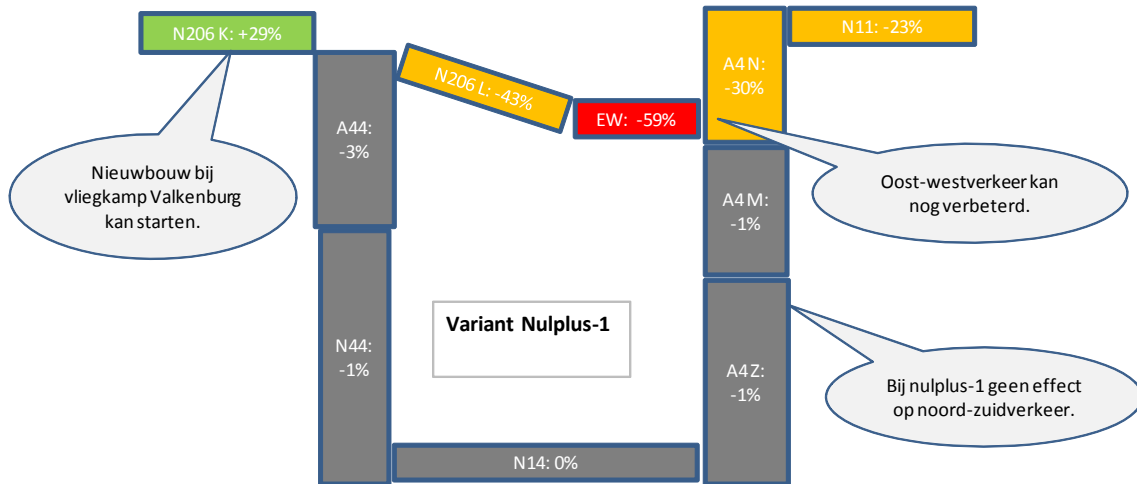
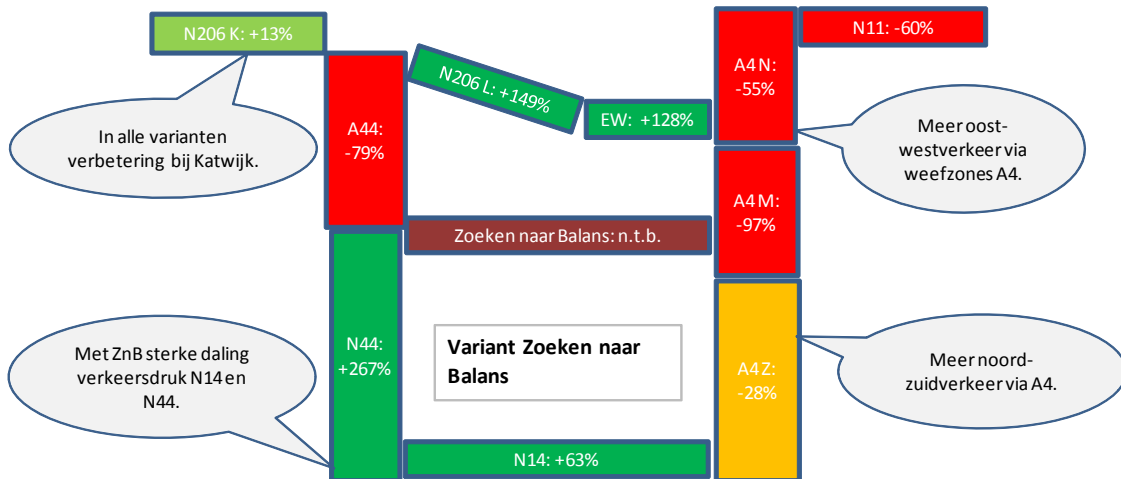
Bijlagen

Grafische presentatie van ontwikkeling robuustheid per wegvak met toelichting

Bijlage 1 Zienswijze voor Provincie Zuid-Holland (integraal in dit document opgenomen).

Bijlage 2 Rapport Robuustheid RijnlandRoute, Otto Swertz en Franc Straetemans, 29 februari 2012 (apart bijgevoegd)

**Robuustheid varianten RijnlandRoute, per wegvak**



**Wijziging robuustheid t.o.v. referentie**

- veel beter (> 50%)
- beter (5 tot 50%)
- stabiel (-5 tot +5%)
- slechter (-5 tot -50%)
- veel slechter (< -50%)
- n.t.b.: niet te bepalen

Gegevens: Milieueffectrapportage RijnlandRoute 1e fase  
 Methode: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (I&M)  
 Bewerking: Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute

## **Bijlage 1 Zienswijze voor Provincie Zuid-Holland**

Aan Provincie Zuid-Holland, afdeling Ruimte, Wonen en Bodem, Postbus 90602, 2509 LP DEN HAAG  
Voorschoten, 7 mei 2014

Betreft: Zienswijze Ontwerpinpassingsplan RijnlandRoute, dossiernummer DOS-2010-0022528

Geachte provincie,

Graag maak ik namens Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op het ontwerpinpassingsplan RijnlandRoute (OPIP). Dit is in aansluiting op de eerder ingediende zienswijzen op de 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> Fase MER en de Startnotitie, die ik als integraal onderdeel van deze zienswijze beschouw. Alle brieven, inspreekteksten en zienswijzen van Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute vindt u op de website [www.ottoswertz.nl](http://www.ottoswertz.nl). Ook de zienswijze op het OPIP van het bewonersgroepenoverleg van 6 mei 2014 onderschrijf ik en beschouw ik als een volledig onderdeel van deze zienswijze.

### ***1. Onduidelijke procedure***

Wij vinden de procedure onduidelijk. Het voorliggende inpassingsplan gaat maar over een deel van de RijnlandRoute, namelijk het provinciale. Over enkele weken komt het andere deel ter inspraak te liggen, namelijk dat van het Rijk. Dit is inhoudelijk onduidelijk, waar moeten we op reageren, en het is belastend voor de belanghebbende, deze moet nu twee maal een zienswijze indienen. Het strookt bovendien niet met het feit dat de provincie de Rijnlandroute altijd heeft gepresenteerd als een totaalpakket, dat niet gefaseerd kan worden uitgevoerd door het naar voren halen van de zogenaamde no-regretmaatregelen en het oplossen van knelpunten op de bestaande wegen.

Tevens vinden we de omvang van de stukken veel te groot. Dit is niet te verwerken voor een normale belanghebbende die niet professioneel ondersteund wordt voor dit werk. Het is onduidelijk welk document het belangrijkste is.

Na bestudering blijkt dat veel van de stukken bestaan uit het MER 2<sup>e</sup> fase. Het is vreemd dat deze stukken worden bijgevoegd, omdat ze achterhaald zijn door de vele veranderingen die naderhand zijn doorgevoerd in het ontwerp van Zoeken naar Balans (ZnB). Wij zijn daarom van mening dat eerst het MER 2<sup>e</sup> fase moet worden aangepast op deze veranderingen.

Wij vragen om de procedure van het Rijk en de provincie samen te voegen, de stukkenmassa beperkt te houden en alleen stukken bij te voegen die betrekking hebben op het voorliggende ontwerp.

### ***2. Anonimisering van ingediende zienswijzen en brieven***

In één van de bijlagen wordt ingaan op eerder ingediende zienswijzen. Hierbij heeft u de particuliere indieners geanonimiseerd. Dit is een vreemde keuze. De discussie over deze weg is een openbare. Belanghebbenden willen graag weten wat andere belanghebbenden hebben ingebracht en wat de reactie van de provincie hier op is. Tevens is het een mogelijkheid om andere belanghebbenden te vinden die dezelfde of juist een andere mening hebben. Hierdoor kunnen belanghebbenden elkaar vinden of juist in discussie met elkaar gaan.

Anonimiseren is dus wel in het belang van de provincie, maar niet in het belang van de maatschappij en ook niet in het belang van de belanghebbende. Daarom is deze handelwijze van de provincie niet integer. De provincie had indieners kunnen vragen of ze anoniem wilden blijven.

Het ligt dus meer voor de hand dat de provincie voortaan vraagt aan de indiener van de zienswijze of deze wil dat deze vertrouwelijk behandeld wordt. Alleen in dat geval zou de reactie op een anoniem nummer kunnen worden gegeven.

### **3. Inhoudelijke behandeling van ingediende zienswijzen**

Inhoudelijk laten de reacties van de provincie op de zienswijzen sterk te wensen over. In de meeste gevallen stelt de provincie dat de belanghebbende ongelijk heeft, maar legt ze dit niet uit of onderbouwt ze dit niet. In andere gevallen worden zienswijzen genegeerd.

Voorbeelden. Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute (nummer 58, hier verder afgekort tot IBR) heeft een zienswijze gegeven over robuustheid. De provincie stelt dat ZnB robuuster is dan de Churchill Avenue, omdat de knooppunten minder belast worden. Echter, ze onderbouwt deze uitspraak niet met cijfers. IBR heeft op basis van een methode van het Rijk berekend dat ZnB juist minder robuust is dan andere varianten. De provincie heeft niet weerlegd dat het werk van IBR niet goed is, maar ze beweert wel iets anders. Zoals ik 2 april 2013 schreef:

“Tot op heden heeft de provincie Zuid-Holland noch het Ministerie van Infrastructuur en Milieu duidelijk en inhoudelijk gereageerd op mijn berekeningen. Ik kan dus niet anders dan aannemen dat u instemt met mijn berekeningen en de conclusies die daaruit volgen.”

In brieven van 2 april 2013 en 17 juni 2013 heb ik de provincie herinnerd aan mijn vraag over de robuustheid. In juni gaf de provincie aan binnen enkele weken te reageren op mijn vraag. Dit is niet gebeurd. Dat de provincie vasthoudt aan haar eigen niet onderbouwde bewering, is niet anders te begrijpen dan dat de provincie niet in staat is mijn berekeningen te weerleggen en dus het machtswoord spreekt en alleen op basis van haar status (een overheid) claimt dat zij gelijk heeft en burgers ongelijk hebben.

In het OPIP staat opnieuw dat de RijnlandRoute voor een robuuster netwerk zorgt. Deze bewering is echter ook hier niet onderbouwd. Daarmee schiet de provincie ernstig tekort in haar motiveringsplicht.

Een ander voorbeeld is de discussie over het weerstandsvermogen. Hier komen we later op terug bij het onderwerp Churchill Avenue. Ook over de onderwerpen externe veiligheid, tussentijdse aanpassingen van de doelstelling, het zichtbaar maken van de afwenteling van milieueffecten, de saldering van milieu-effecten, het niet toetsen per wegvak en het voldoen aan de duurzaamheidsambities reageert de provincie of niet of niet inhoudelijk.

Wij vinden dat de provincie eerst een goed onderbouwde weerlegging van de zienswijzen van belanghebbenden moet geven alvorens ze verder kan gaan met het maken van een ontwerp-inpassingsplan. Het motiveringsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel zijn hier in het geding. De provincie maakt hier een procedurele fout. In het bijzonder moeten provincie en rijk eerst aantonen dat het wegennet na aanleg van Zoeken naar Balans robuuster wordt. Daarna mogen ze pas gaan beslissen over een inpasingsplan.

### **4. Gebruik van twee verschillende rekenmodellen en te sterke verkeersgroei**

Uit de toelichting op het OPIP blijkt dat de provincie een ander rekenmodel heeft gebruikt om de verkeersstromen door te rekenen. Voor het OPIP is het Nederlands Regionaal Model 2013 (NRM) gebruikt. Voor het MER is de RVMK (Regionale Verkeersmilieukaart) samen met het NRM gebruikt. Echter, de uitkomsten van het verkeersonderzoek worden niet gepubliceerd of nader toegelicht.

Alleen uit een tabel in de toelichting (blz. 55) blijkt dat de twee verschillende modellen sterk andere uitkomsten geven. Evenmin is duidelijk waarom voor het MER en het OPIP een ander model wordt gebruikt. Het is dus onduidelijk welk rekenmodel beter is. Onduidelijk is trouwens ook wat de input van het model is geweest.

De vraag is of de provincie in een eerdere fase wellicht niet een keuze heeft gebaseerd op een model dat minder goed was. Het zou zomaar kunnen dat een van de andere varianten hierdoor beter uit de bus was gekomen. De provincie zegt op eerder genoemde blz. 55 dat overstappen op een ander model niet leidt tot een andere afweging en keuze in de variantenafweging. Deze uitspraak wordt echter niet onderbouwd.

Een ander punt, dat we al eerder aanhaalden, is dat de provincie rekent met een zeer sterke toename van het verkeer. In beide rekenmodellen zijn onrealistisch hoge hoeveelheden verkeer gebruikt. De provincie onderbouwt dit doordat ze wil voorkomen dat er mogelijk sprake zou zijn van een onderschatting van (milieu)effecten. Omdat 'milieu' tussen haakjes staat zal het ook gaan om de vraag hoeveel verkeer een bepaalde variant aan kan. Echter, om een investeringsbeslissing te nemen, moet je niet uitgaan van een absurd hoge verkeersgroei. In dat geval stel je de baten van verminderde reistijd te rooskleurig voor. Tevens stel je de nulsituatie te ongunstig voor. De provincie maakt zo het probleem groter dan het is en maakt de uitkomst financieel aantrekkelijker dan ze is. Dit is een kwalijke werkwijze die belanghebbenden dupeert en die leidt tot een slechte investering van publieke gelden.

Voorgaande leidt ertoe dat de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) die gedaan is, niet deugdelijk is. De provincie stelt dat er een business case is, dus hogere baten dan kosten. Dit is echter niet het geval bij het rekenen met een realistische verkeerstoename.

Wij vinden dat de overheid een keuze voor een weg van bijna 1 miljard euro NIET mag baseren op rekenmodellen die leiden tot sterk verschillende uitkomsten en waarbij een absurd sterke verkeersgroei is aangenomen. De provincie mag volgens ons geen nieuwe weg gaan aanleggen voordat goed is aangetoond dat de investering ook daadwerkelijk geld oplevert bij een realistische prognose van het gebruik van die weg.

## **5. Afwijzen Churchill Avenue**

In de zienswijze op het MER 2<sup>e</sup> fase hebben we argumenten aangevoerd waarom de provincie onterecht de variant Churchill Avenue (CA) heeft laten afvallen. Deze argumenten gelden nog steeds en de provincie heeft ze nog steeds niet weerlegd. Kort samengevat, de toekomstvastheid van de CA is prima, de tunnelveiligheid is op orde, het wegennet met de CA is robuuster dan dat met ZnB en het kostenverschil is niet de 229 miljoen euro die de provincie beweert, maar in de orde van 70 miljoen euro. Nu ZnB duurder is geworden door een boortunnel en een andere inpassing bij de A4, zal het kostenverschil nog kleiner zijn geworden, zeker minder dan 50 miljoen euro en misschien nog wel kleiner.

Hier wil ik nog even terugkomen op het weerstandsvermogen. We schreven in de zienswijze:

“Wij wijzen erop dat Gedeputeerde Staten in de afweging Nota Voorkeursalternatief nog een extra risicopost aan de kostenraming toevoegt, namelijk het weerstandsvermogen. Wij vinden het niet zuiver dat PZH in haar afweging andere cijfers gebruikt dan uit het MER komen. Het bedrag voor weerstandsvermogen is voor de CA 77 miljoen euro hoger dan voor ZnB. Onder andere door deze



methode wordt het verschil tussen ZnB en CA op dubieuze wijze opgevoerd van 110 mln. naar 229 mln. euro.”

De provincie heeft alleen voor het afwijzen van de CA de post weerstandsvermogen opgevoerd. Deze post was eerder niet genoemd en komt in het OPIP ook niet voor. Het is ook geen onderdeel van standaardkostenramingen (SSK-methode). Dit zien wij als opportunistisch gebruik van een begrip uit een andere context. Het is niet integer dat een overheidslichaam dit doet.

Wij vinden dat de provincie niet goed heeft onderbouwd waarom de Churchill Avenue moest afvallen. Wij zijn van mening dat het MER 2<sup>e</sup> fase ten eerste dient te worden aangepast aan de meest recente wijzigingen en inzichten en ten tweede aan een correct gebruik van de post weerstandsvermogen. Deze aanpassingen hebben grote invloed op de tracékeuze, wat betekent dat de provincie moet terugkomen op haar besluit om de CA te laten afvallen.

## **6. Onderzoeken Churchill-Lelyboortunnel**

Na afronding 2<sup>e</sup> fase MER hebben meerdere ingrijpende ontwerpwijzigingen plaatsgevonden. Een hiervan is de boortunnel in het tracédeel onder Voorschoten. Op 19 november 2012 en 2 april 2013 heb ik de provincie een brief gestuurd over dit onderwerp. Daarin stond onder meer:

“Diverse personen, inclusief ik zelf, hebben duidelijk gemaakt dat door de keuze voor een boortunnel onder Voorschoten de basis voor het tracébesluit uit juni 2012 is vervallen en dat dit besluit dus niet rechtmatig meer is. De keuze voor Zoeken naar Balans is niet zorgvuldig genomen en ook niet goed gemotiveerd als blijkt dat een boortunnel op een andere plek ook goed mogelijk is en zelfs beter is in meerdere opzichten.

Het is te verwachten dat varianten van de RijnlandRoute met boortunnels onder Leiden niet duurder zijn dan Zoeken naar Balans en waarschijnlijk zelfs goedkoper. Ik vraag u om hier een deugdelijke kostenraming voor te maken volgens de SSK-methodiek. U kunt hierbij niet volstaan met de eenvoudige aannames die u hanteerde in paragraaf 10.3 van het ‘Rapport RijnlandRoute Nadere Uitwerking’ van 19 maart jl. (voor de boortunnel onder de N206-Leiden, zoals voorgesteld door het burgerinitiatief van de groep Arends-De Heer-Thunnissen). Ook verzoek ik u om verkeerskundig een zorgvuldige en eerlijke vergelijking te maken en niet met een afgefallen variant Churchill Avenue als referentie, zoals Gedeputeerde Staten in het genoemde rapport doet.”

De provincie heeft niet op deze brief gereageerd. Dat is een procedurele fout.

Wij vinden dat de provincie ook boortunnels op andere locaties moet onderzoeken voor ze een inpassingsplan voor een boortunnel ZnB maakt. De provincie maakt een procedurele fout als ze eerst boortunnels afwijst, omdat ze te duur zijn en vervolgens alleen voor één tracé toch voor een boortunnel kiest. Dit schaadt maatschappelijke belangen en riekt naar onbehoorlijk bestuur.

## **7. Heroverwegen Spoortracé**

In de brieven van 19 november 2012 en 2 april 2013 (citaat) heb ik gevraagd om ook het Spoortracé weer te onderzoeken.

“De beste keuze voor een aanvullende oost-westverbinding is een directe verbinding van knoop Leiden West met de A4. Zoals ik op 19 november 2012 al aangaf, zijn er twee aansluitmogelijkheden bij de A4, namelijk bij de N11 (Leiden Oost) en bij de Europaweg.”

Op deze brieven is geen reactie gekomen. Dat is een procedurele fout. Er is veel voor te zeggen om het Spoortracé weer te heroverwegen. Uit het MER 1<sup>e</sup> fase kwam dit alternatief ruimschoots als beste naar voren, zowel verkeerskundig als qua effecten op natuur en milieu. De provincie koos er

niet voor vanwege de hoge kosten en de vermeende problemen met het boren vlakbij het spoor. Het kostenargument is vervallen, nu blijkt dat een slechts iets kortere tunnel onder Voorschoten nagenoeg binnen het budget te realiseren is. Het andere argument is onduidelijk. Naar mijn weten heeft de provincie nooit echt contact gezocht met ProRail of de NS. Er is geen literatuur te vinden waarin ProRail of de NS de provincie verbiedt vlak naast het spoor te gaan boren.

Wij vragen om het Spoortracé te heroverwegen. Dit kan door een eerlijke vergelijking te maken tussen tenminste drie geboorde tunnels (naast ZnB de Churchill-Lelytunnel en het spoortracé).

### ***8. Eerst knelpunten oplossen, dan monitoren, dan eventueel vervolg***

In de brief van Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute van 2 april 2013, die in eerste instantie aan het Rijk was gericht, maar later ook naar de provincie is verstuurd, staat het volgende:

“Vanwege de afname van robuustheid adviseer ik de Tweede Kamer om geen geld te investeren in de RijnlandRoute (ZnB). Het volstaat voorlopig om maatregelen te nemen op de N206 zoals recent uitgewerkt in het Rapport RijnlandRoute Nadere Uitwerking. Na het nemen van deze maatregelen kan de bebouwing bij voormalig vliegveld Valkenburg van start gaan en zijn de ergste problemen bij het Lammenschansplein opgelost. Aanvullend kunt u de doorstroming op de N14 en de N44 verbeteren door het weghalen van gelijkvloerse kruisingen. Tevens kunt u de doorstroming bij de aansluiting van deze wegen op elkaar verbeteren.

Na het uitvoeren van deze maatregelen, waar de regio voldoende geld voor heeft, vraag ik u om een meetprogramma te starten om na te gaan of er nog resterende problemen zijn op het wegennet rondom Leiden. Is dit het geval, dan kunt u alsnog een aanvullende oost-westverbinding aanleggen.”

Dit is de zienswijze van Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute in een notendop. Deze visie vindt u ook al terug in de Burgernotitie RijnlandRoute van 26 mei 2008. Los eerst de knelpunten op, ga monitoren of er nog problemen zijn en als dat het geval is, neem dan pas dure vervolgmaatregelen. Deze werkwijze voorkomt dat er veel publiek geld wordt uitgegeven aan een weg die niet nodig is. De bijdrage van het Rijk is pas in 2023 volledig beschikbaar. Er is dus nog alle tijd om eerst aan de knelpunten op het huidige tracé te werken, zoals nu al is uitgewerkt. Daarna kan alsnog een aanvullende oost-westverbinding worden aangelegd.

Het is de zienswijze van Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute dat de provincie op de korte termijn WEL de genoemde maatregelen op de bestaande route neemt, maar NIET de nieuwe doorsnijding bij Voorschoten aanlegt. Wij vinden dus dat de provincie het Inpassingsplan RijnlandRoute in tweeën moet knippen. Het ene deel heeft dan betrekking op de maatregelen op de bestaande route. Deze kunnen snel uitgevoerd worden. Het andere deel heeft betrekking op de nieuwe doorsnijding bij Voorschoten. Die mag pas uitgevoerd worden als de bestaande route na het nemen van de maatregelen nog knelpunten bevat en als blijkt dat de twee andere boortunnels slechter uitpakken qua kosten-baten, verkeersoplossend vermogen, robuustheid wegennet en effect op landschap, natuur en milieu.

---Slot zienswijze---