



Belangenvereniging Krimwijk

KvK Inschrijfnummer 40445408
Ing.rekeningnummer 4.471.817

ZIENSWIJZE OP ONTWERP TRACÉBESLUITEN A4 EN A44 RIJNLANDROUTE

Aan de minister van Infrastructuur en Milieu,
Directie Participatie, RijnlandRoute (A4 en A44),
Postbus 30316, 2500 GH Den Haag.

Voorschoten, 17 juni 2014

Geachte minister,

De ontwerp tracébesluiten A4 en A44 geven ons de mogelijkheid onder uw aandacht te brengen:

- de overbodigheid van het voorliggende project Rijnlandroute "Zoeken naar Balans Optimaal"
- de verspilling van ± € 1 miljard openbare middelen aan een project met negatief rendement
- de vernietiging van 60-70ha uniek natuurgebied
- het opzadelen van de burgers in Zuid-Holland met extra structurele onderhoudskosten die meer dan 30 miljoen euro per jaar gaan belopen.

1. Algemeen

Reeds meer dan 12 jaar dringen wij (inwoners en gemeente Voorschoten) aan op het oplossen door de provincie Zuid-Holland van de knelpunten op de N206 tussen de A4 en de A44. Als inwoners van Voorschoten ervaren wij dagelijks de gevolgen van een destijds incompleet uitgevoerde aanleg van de aansluitingen van de N206 op de A4 en A44. Wij hebben de provincie al jaren aangespoord om te beginnen met het oplossen van de knelpunten. Wij vinden dat de provincie Zuid-Holland al vele jaren ernstig in gebreke is ten aanzien van de volstrekt voor de hand liggende en betaalbare oplossing van deze knelpunten. De Rijnlandroute (RLR) lost dat probleem niet op!

Wij doen een beroep op het gezonde verstand dat toch ergens in uw ministerie te vinden moet zijn. Elke onbevooroordeelde waarnemer die de situatie op de N206 van de A4 naar de A44 in ogenschouw neemt, zal zich verbazen over de gordiaanse knoop die de huidige verbinding vormt.

In de toelichting wordt de historie van dit project geschetst. Zoals de minister uit de eerste hand kan weten – zij was ten tijde van de hernieuwde aanzet wethouder in Leiden - is echter nooit een echte probleemanalyse gemaakt. Het voorkeurstacé zoals dat nu gekozen is, is al vanaf het begin in de onderhandelingen met de provincie en het Leidse college van B&W over de mobiliteitsproblematiek van Leiden (mede in verband met de RijnGouwelijs) naar voren gekomen.

Tot onze verbazing heeft de gemeente Leiden zich in de achterliggende periode steeds verzet tegen de haalbare en betaalbare aangedragen oplossingen voor de knelpunten. Wethouder Strijk begreep in een hoorzitting van de provinciale commissie Infrastructuur niet waarom er gelachen werd, toen hij beweerde dat door het oplossen van de knelpunten de N206 zou verworpen tot het "verkeersriool" van de regio, omdat verkeer "naar het laagste punt zou stromen". Terwijl even tevoren een hoogleraar verkeerskunde had uitgelegd dat verkeer zich niet als water gedraagt.

Op alle fronten viert onkunde en onwetendheid hoogtij. Daarom doen wij een beroep op u om eindelijk een degelijke probleemanalyse te laten maken door een echt onafhankelijke organisatie alvorens u besluit tot het doneren van 550 miljoen euro gemeenschapsgeld aan een onnodig en hoge extra structurele kosten veroorzakend project.

2. Nieuwe MKBA nodig wegens nieuwe demografische en economische inzichten

Het Ontwerp-Tracébesluit A4 en A44 Rijnlandroute baseert zich op een MKBA waarin een belangrijke nieuwe ontwikkeling ontbreekt. 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 miljoen ¹.

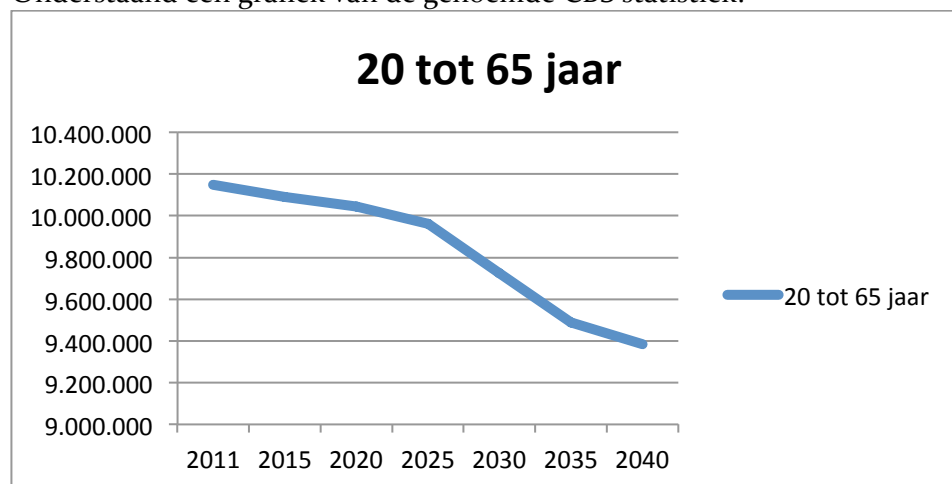
Ook de WRR heeft dit fenomeen in zijn advies van 1 november 2013 belicht ²:

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 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.

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.

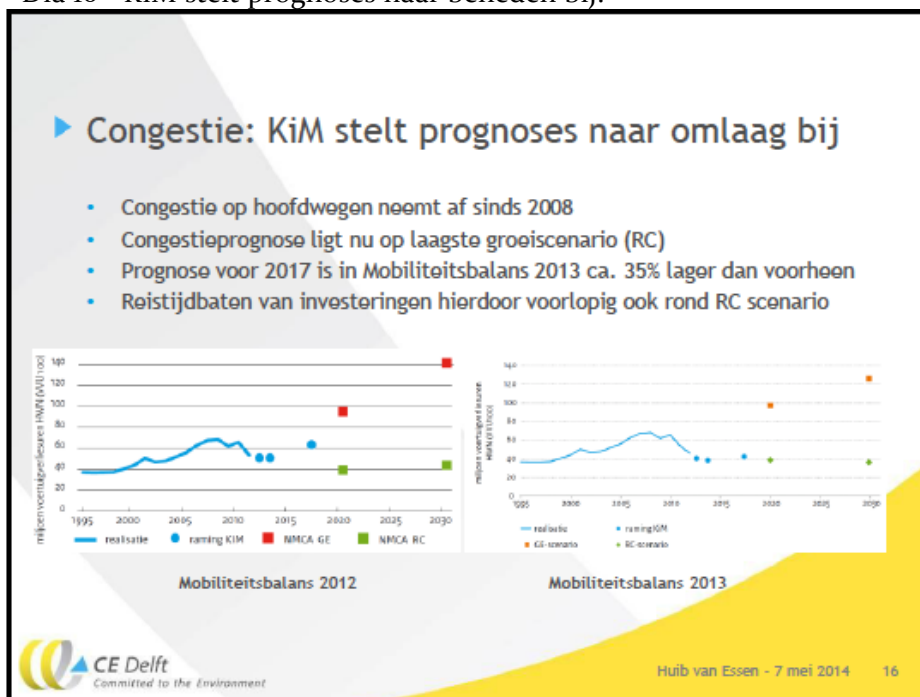
De files in de spits worden (buiten ongelukken) grotendeels veroorzaakt door mensen die naar hun werk gaan en van hun werk komen. Het ministerie van I&M heeft berekend, dat 1% minder verkeersaanbod in de file, 10% minder filedruk tot gevolg heeft ³. Nu al is tengevolge van de pensionering van de "babyboomers" 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 (daterend uit 2007 met een aanpassing in 2012) 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 groeiscenario 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". 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. Zoals de minister ook heeft aangekondigd met betrekking tot de ruit om Eindhoven.

Op 8 mei 2014 heeft ir. Huib van Essen van CE Delft op verzoek van Provinciale Staten Zuid-Holland een presentatie gegeven over "Nut en Noodzaak MIRT-projecten – Review van het gebruik van economische scenario's bij de doorrekening van MIRT-projecten". Hierin wordt bevestigd dat de RLR een negatief rendement heeft. Als toelichting enkele dia's:

- Dia 16 - KiM stelt prognoses naar beneden bij:



³ Brief Minister van I&M aan Tweede Kamer 14.06.2011 "Programma Beter Benutten"

- Dia 17: Meestal alleen scenario met hoge groei doorgerekend/gepresenteerd:

▶ Meestal alleen scenario met hoge groei doorgerekend/gepresenteerd

- 6 projecten geanalyseerd
- Meestal alleen scenario met erg hoge verkeersgroei gebruikt (GE of het oudere en nog hogere 'EC scenario')
- Als wel hoog én laag scenario: vaak in hoofdrapport alleen hoge scenario

	A13/A16	Via15	A27/A1	A27 Ring Utrecht	Noordoost corridor	Blankenburg (NWO)
Start realisatie	2017	2016	2016	2018	-	2017
Budget (miljoen Euro)	964	822	261	1.120	830,5	1.154,4
Scenario	EC	EC (GE?)	EC	EC en GE	EC	GE en RC
MKBA K/B ratio	2,63	2,4	Geen MKBA	Geen MKBA	2,01	1,98 (GE)

CE Delft
Committed to the Environment

Huib van Essen - 7 mei 2014 17

- Dia 18 Twee tot vier maal lagere baten bij huidige verkeersgroei: investeringen niet rendabel

▶ Twee tot vier maal lagere baten bij huidige verkeersgroei: investeringen niet rendabel

- Blijkt uit MKBA 's met 2 scenario's: NWO, RijnlandRoute, A4 Haaglanden
- Ook uit interviews: totale baten liggen nu factor 2 tot 4 lager dan in GE

Project	Scenario	Ratio
MKBA NWO Blankenburg Krabbeplas-west incl. tol	GE	~1.9
	RC	~0.8
MKBA RijnlandRoute Zoeken naar Balans	GE	~1.9
	RC	~0.6
MKBA A4 Haaglanden projectalternatief 2	GE	~1.4
	RC	~0.2

CE Delft
Committed to the Environment

Huib van Essen - 7 mei 2014 18

Tevens is een nieuwe MKBA gerechtvaardigd nu het Centraal Planbureau (CPB) op verzoek van de minister de MKBA van de verbreding A27-A12 aan een second opinion heeft onderworpen. Waarbij de uitgangssituatie is verlegd van 2002 naar 2012. Daaruit blijkt dat de gehanteerde groei van het verkeersaanbod op basis van GE onrealistisch is en dat indien uitgegaan wordt van RC, het rendement negatief is. Het CPB gaat daarbij nog uit van de "oude" uitgangspunten van RC, waarin het gegeven dat Nederland een krimpeconomie is geworden, nog niet is meegenomen. Waarom de minister dan geen nieuwe MKBA voor de Rijnlandroute dan wel een second opinion heeft gevraagd, is naar onze mening strijdig met het gelijkheidsbeginsel.

3. Nut en Noodzaak

De minister neemt in haar Ontwerpbesluit onterecht de conclusies van de provincie als uitgangspunt. 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?

De minister neemt dan voorts de onjuiste veronderstellingen van GS over, 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 hoogst gemeten verkeersdruk op de N206 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)

Ten aanzien van de eerder gesignaleerde “gordiaanse knopen” in de N206 mag nog opgemerkt worden dat het ontwerp van het gedeelte van de Churchillaan dat uitkomt op de Voorschoterweg zodanig is dat het doortrekken van de Churchillaan onder de Vliet door, logisch aansluit op de Europaweg. Technisch gezien een bekende en betaalbare oplossing met een aquaduct (zie overzicht van kostenverschillen op pag. 6) die tevens als “no-regret” maatregel genomen kan worden. Mocht achteraf blijken dat de demografisch realiteit volstrekt anders zou zijn dan het CBS nu be-

rekend heeft, kan de CL-boortunnel altijd nog worden aangelegd.

Onderstaand een realistische prognose op basis van de gegevens van de provincie ZH zelf⁴ 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.

De minister heeft blijkbaar goedgekeurd, dat de provincie Zuid-Holland de oplossing van de knelpunten – met name rond Lammeschans - qua tijdstip van aanpak achter de aanleg van de RLR heeft gepland. Dat gekoppeld met het gegeven dat de lengte van het ZnB-tracé 2.700m langer is dan de route over de Churchill- en Lelylaan betekent een verhoging van het “sluipverkeer” aldaar. Met alle negatieve consequenties voor bewoners en het milieu! De bereikbaarheid van Voorschoten wordt dus met RLR slechter dan zonder!

⁴ PP Presentatie aan PS ZH “Trends Structuurvisie” pag. 63 - 6 februari 2013

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 programma-tuur 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 door Arends-de Heer-Thunnissen⁵ begin 2013 voorgestelde Churchill-Lely boortunnel.

4. Milieu-effectrapportage MER

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 Voor-schoten zou komen. Ook had deze aanvulling er moeten komen wegens de mogelijke boortunnel onder de Churchill- en Lelylaan, zoals voorgesteld door Arends-de Heer-Thunnissen als logische consequentie van de principiële keuze voor een boortunnel. De minister had dat moeten eisen al-voorens met het Ontwerp-Tracébesluit A4 en A44 te komen.

De voorgestelde “Churchill-Lelyboortunnel” (CL-boortunnel) is ten onrechte afgeserveerd als zijn-de hetzelfde als de Churchill Avenue. De CL-boortunnel is analoog aan de boortunnel onder Voor-schoten 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, kan de boortunnel alsnog gerealiseerd 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)

⁵ Brief d.d. 07.01.2013 aan gedeputeerde de Bondt met afschrift aan GS en PS ZH

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".
WIJ 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.
WIJ 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.

5. Keuze voorkeursalternatief

De minister neemt de keuze van het voorkeursalternatief van de provincie Zuid-Holland klakkeloos over. Uit het Ontwerp-Tracébesluit A4 en A44 blijkt dat het veelvoud aan aanvullende maatregelen dat nu is opgetuigd om het "Zoeken-naar-Balans-Optimaal"-tracé te kunnen realiseren de beweerde meerkosten van het destijds als enige alternatief gekozen Churchill-Avenue ruimschoots overschrijdt.

In 2012 is een besluit genomen om het voorkeursalternatief als boortunnel uit te voeren. Nagelaten is toen om de gevolgen van dit besluit te onderwerpen aan een aanvullende MER. De provincie heeft dat niet gemotiveerd anders dan dat zij dat niet nodig vond. De uitvoering als boortunnel en de later genomen aanvullende inpassingsmaatregelen zijn niet door de commissie MER beoordeeld.

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. Er is ook geen motivering gegeven voor dit gebrek. De minister had kunnen zien dat dit niet gebeurd is en dat van GS moeten vragen alvorens het Ontwerp-Tracébesluit te presenteren.

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, de minister deze norm eenvoudigweg verhoogt. Wij maken ons ernstige zorgen over het realiteitsgehalte van de door de minister gehanteerde cijfers in “Bijlage 1 van het Ontwerp-Tracébesluit A4: Nieuwe en verplaatste referentiepunten en nieuwe en gewijzigde geluidsproductieplafonds” met betrekking tot de geluidsproductie van de RLR. Het komt ons als merkwaardig voor dat indien een norm de overheid niet uitkomt, deze dan maar verhoogd kan worden zonder dat er aanvullende beschermende maatregelen vereist zijn. Als norm voor maximale geluidsoverlast 's-nachts staat 40 dB. Nergens in de gegevens is te ontdekken of de geluidsproductie 's-nachts deze norm niet overschrijdt. Met name de berekende effecten van de tunnelmond en de parallelstructuur van de A4 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 begrijpen niet dat de minister kan accepteren dat 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 dan ook 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 minister had naar onze mening kritisch moeten zijn ten aanzien van de praktijk die GS toont ten aanzien van de RLR, die tegengesteld is aan de theorie die hetzelfde GS belijdt in de Ontwerp Visie Ruimte en mobiliteit. De minister mag tenminste verwachten dat GS met gelijke maat meet.

Ten aanzien van de door de minister in artikel 9 aangegeven “mitigerende maatregelen”, constateren wij dat ook in dit Ontwerp-Tracébesluit van de minister als evenzeer in de OPIP Rijnlandroute van de provincie Zuid-Holland (dossiernr. DOS-2010-0022528) duidelijk naar voren komt dat er onvoldoende gezocht is naar alternatieven die minder negatieve gevolgen voor de 60 - 70ha te vernietigen natuurgebied zal hebben. Hierbij verwijzen wij naar de uitspraak van het EU-hof van Justitie in Luxemburg van 15 mei 2014 inzake de verbreding van de A2.

Naast het bovenstaande gelieve u hier de zienswijze van de deelnemers aan het “Bewonersgroepenoverleg Rijnlandroute” d.d. 14 juni 2014, als opgenomen en ingelast te beschouwen.

Tenslotte merken wij op dat de financiële onderbouwing van dit project door de provincie niet dekkend is en dat het de vraag is of de toegezegde rijksbijdrage ook daadwerkelijk gerealiseerd kan worden. Volgens ook aan de minister ter beschikking staande informatie weet de gedeputeerde dat met name de lange termijn structurele onderhoudskosten niet gedekt zijn. Naar onze mening had de minister zich er eerst van moeten vergewissen dat de financiële dekking rond was, alvorens het Ontwerp-Tracébesluit ter visie te leggen.

Wij spreken onze teleurstelling en afkeuring uit over de handelwijze van de minister ten aanzien van het niet gelijktijdig ter visie leggen van dit Ontwerp-Tracébesluit A4 en A44 met het provinciale ontwerp-inpassingsplan Rijnlandroute. Het zijn 100% gerelateerde ontwerpbesluiten die in gezamenlijkheid beoordeeld hadden moeten kunnen worden. Dit is naar onze mening in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.

Tenslotte merken wij op dat de hoeveelheid informatie verbonden aan zowel de OPIP als het Ontwerp-Tracébesluit A4 en A44 een zodanige omvang heeft dat deze voor het gemiddelde statenlid, en met alle respect, ook voor de minister niet meer in zijn totaliteit te verteren is. Laat staan voor de eenvoudige burger die niet kan beschikken over deskundige hulp van een ambtelijke staf.

Naar onze mening zou besluitvorming over dit soort grote infrastructurele investeringen met gevolgen van vele tientallen jaren niet mogen berusten op toevallige politieke meerderheden maar breed gedragen moeten zijn. Bijvoorbeeld een 2/3 meerderheid.

De spelregels ten aanzien van MIRT-projecten is een eerste stap, maar het proces is nog verre van volmaakt. Wij nemen hier graag de aanbevelingen uit de studie van CE-Delft van 7 mei 2014 over:

► **Aanbevelingen**

- Alle huidige MIRT-projecten die nog niet zijn gestart doorrekenen met RC-scenario
- Voortaan verplicht minimaal twee scenario's gelijkwaardig naast elkaar presenteren
- Invloed tijdstip van investeren altijd onderzoeken
- Meer aandacht voor probleemanalyse in verkenningsfase
- Meer transparante verkeersanalyse (black box)
- Gedragscode voor opdrachtgevers
- OEI-leidraad en WLO-scenario's actualiseren: nieuwe bandbreedte rond huidige prognoses

CE Delft
Committed to the Environment

Huib van Essen - 7 mei 2014 21

Tevens zijn wij voorstander van een professioneel bemande investeringsbeoordelingsafdeling van de Algemene Rekenkamer waaraan dit soort projecten dient te worden voorgelegd.

Met vriendelijke groeten, namens de Belangenvereniging Krimwijk,

C.A.W. Thunnissen
voorzitter

N. Bremer
secretaris