

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

Voorschoten, 24 februari 2015.

Aan: Raad van State, Afdeling Bestuursrechtspraak
Postbus 20019, 2500 EA Den Haag

Betreft: beroepschrift tegen het besluit van provincie Zuid-Holland inzake inpassingsplan Rijnlandroute

Edelachtbare heer/vrouwe,

Hierbij dient de Bewonersvereniging Zuiderzeehelden (ZZH) haar beroepschrift in tegen het besluit van 10 december 2014 van Provinciale Staten Zuid-Holland met betrekking tot het provinciaal inpassingsplan Rijnlandroute (PIP).

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, 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

Een exemplaar van de statuten – waarin deze doelstelling nader is omschreven- is desgewenst beschikbaar.

Onze stelling luidt dat de besluitvorming rondom de aanleg van de RijnlandRoute een aantal algemene beginselen van behoorlijk bestuur niet in acht is genomen, namelijk in ieder geval,

- het Zorgvuldigheidsbeginsel, omdat de provincie geen zorgvuldig onderzoek heeft gedaan naar alle relevante feiten en belangen
- het Motiveringsbeginsel, omdat de provincie haar besluit niet goed heeft gemotiveerd
- het Fair-play-beginsel, omdat de provincie zich onpartijdig moet opstellen bij het nemen van een besluit en de noodzakelijke openheid en eerlijkheid in acht moet nemen

Wij ontkennen niet dat er problemen op de bestaande N206-route zijn. De problemen rondom de knelpunten Lammenschansplein en knooppunt Leiden-West bestaan al tientallen jaren. De provincie heeft al die tijd verzuimd deze problemen op te lossen. Wij betwisten echter dat de aanleg van een nieuwe autoweg tussen de A4 en A44 de problemen helpt op te lossen. Die verbinding is onnodig en overbodig omdat goede alternatieven voorhanden zijn en het een disproportionele ingreep in kwetsbaar cultuur- en natuurlandschap betreft met aantasting van de gezondheid van ons als bewoners van het tracé, de natuurwaarden en recreatiemogelijkheden. Tevens is de cijfermatige onderbouwing voor de aanleg ervan ondeugdelijk.

Wij willen duidelijk zijn dat wij maatregelen zoals het verdubbelen van de Europaweg, het verbreden en verhogen van de Lammebrug en de Trekvlietbrug, het herinrichten van het Lammenschansplein en de verschillende verbeteringen aan de bestaande wegen bij de Knoop Leiden-West ondersteunen en uitsluiten van dit beroepschrift.

Tegen dit besluit willen wij onderstaande punten naar voren brengen:

- 1. Bevoegdheid**
- 2. Nut en noodzaak**
- 3. Fasering – eerst bestaande problemen aanpakken**
- 4. Financiële onzekerheid**
- 5. Ecologische Hoofdstructuur/Natuurnetwerk Nederland**

1. Bevoegdheid

De provincie heeft haar bevoegdheid gebruikt voor iets waar die bevoegdheid niet voor bedoeld is. De verbinding tussen de A4 en de A44 is een hoofdweg. De verkenning had door de Minister gestart moeten worden en de Tracéwetprocedure had toegepast moeten worden.

Onderbouwing:

In de Tracéwet wordt verstaan onder een hoofdweg: een auto- of autosnelweg van nationaal belang en onder aanleg of wijziging van een hoofdweg, landelijke spoorweg of hoofdvaarweg mede verstaan de aanleg of wijziging van een deel van die hoofdweg, landelijke spoorweg of hoofdvaarweg.

In de oorspronkelijke Memorie van toelichting staat:

De indicatie van de mogelijkheid van belangrijke ingrepen in de transporthoofdinfrastructuur is opgenomen in kaarten van de indicatieve en limitatieve hoofdwegverbindingen, railwegverbindingen en hoofdvaarwegverbindingen, die behoren bij een van kracht zijnd plan voor het nationaal ruimtelijk beleid voor de lange termijn als bedoeld in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

In plankaart 1 van de Nota Mobiliteit staat de nieuwe verbinding tussen de A4 en de A44 aangegeven als nieuw tracé A11, waarover het Rijk een besluit moet nemen conform de Tracéwetprocedure.

De Nota Mobiliteit is op 13 maart 2012 vervangen door de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Dus tot dat moment was de Nota Mobiliteit een van kracht zijnd plan voor het nationaal ruimtelijk beleid. De Verkenning en de start van de MER zijn ruim voor die tijd uitgevoerd. De benodigde besluiten hadden

niet door de Provincie, maar door de Minister genomen moeten worden, de procedure van de Tracéwet had gevold moeten worden en de Minister had het Tracé moeten vaststellen.

Dat ook in de huidige situatie de verbinding van nationaal belang wordt gezien blijkt uit de grote bijdrage uit Rijksmiddelen. Die bijdrage wordt voornamelijk gemotiveerd vanuit de verbetering van de robuustheid van het hoofdwegennet. Die robuustheid is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte aangegeven als nationaal belang nr 5: "een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen."

Conclusie: Het Provinciaal Inpassingsplan is onwettig, wij verzoeken de Raad om het PIP te vernietigen.

2. Nut en noodzaak

De provincie tracht de noodzaak van de aanleg van de Rijnlandroute aan te tonen door 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

Volgens het PIP zal door de aanleg van de Rijnlandroute de reistijd tussen de A4 en de A44 verbeteren van de huidige 20 minuten tot 3-5 minuten. Dit is een nietszeggende vergelijking, omdat niemand alleen maar van de A4 naar de A44 (of omgekeerd) wil reizen. Volgens een kentekenonderzoek¹ dat in februari 2007 in opdracht van het Swingh project LS2 is uitgevoerd heeft 76% tot 83 % van het verkeer op de N206 in Leiden herkomst en of bestemming in Leiden zelf. Veel relevanter is dus in hoeverre de reistijd tussen de plaatsen van herkomst en bestemming van 75% van het verkeer verbetert, maar dat wordt niet toegelicht en is dus blijkbaar niet onderzocht. Hieruit kan men afleiden dat een weg om Leiden heen onvoldoende oplossend vermogen heeft voor het hierboven vermelde verkeersprobleem.

De Stichting Behoud Rijnland heeft al in 2005² uitgebreide voorstellen gedaan (met de fasering die daarbij aangehouden zou kunnen worden) om aan de oostkant en de westkant van Leiden een aantal knelpunten op de bestaande N206-route op te heffen; voorstellen die in 2009 weer opdoken in de Integrale Benadering Holland Rijnland³. *"in een eerste fase (...) een aantal maatregelen met een groot probleemoplossend vermogen (kunnen) worden uitgevoerd (in het rapport worden "het aanpakken van de twee bottlenecks in de huidige route: Knoop Leiden-West/Tjalmaweg en het Lammenschansplein" genoemd). Met deze maatregelen kunnen de grootste knelpunten voor de doorstroming op het huidige traject worden aangepakt en kan een start worden gemaakt met de realisatie van de belangrijkste ruimtelijke en economische opgaven, inclusief een (gedeeltelijke) ontwikkeling van locatie Valkenburg".* Het ging daarbij om voorstellen die beter aansluiten bij de 'zevensprong van Verdaas' dan wat in het PIP wordt gepresenteerd. De 'zevensprong van Verdaas'⁴ of een vergelijkbare aanpak komt daarin ten

¹ Zie het rapport Kentekenonderzoek N206, Gemeente Leiden, december 2007

² Zie brief van 9 september 2005 aan Provinciale Staten van Zuid-Holland en de Tweede Kamer http://www.behoudrijnland.nl/persberichten/docs/20050909_BR_brief_aan_PS_en_TK_over_de_DHV-studie.pdf

³ IBHR-Eindrapport van 15 oktober 2009

⁴ De zeven sprongen in de 'zevensprong' (of sporten op de 'ladder') van Verdaas zijn: 1. Een ruimtelijke visie en programma, 2. Anders betalen voor mobiliteit (rekeningrijden), 3. Mobiliteitsmanagement, 4.

onrechte niet eens ter sprake. In beginsel onzorgvuldig gedrag van de provincie. In het onderdeel “fasering - eerst bestaande problemen aanpakken” gaan we hier verder op in.

Verwachte ontwikkelingen

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 vanuit gaat is dus onrealistisch hoog⁵.**

Voor de regio verwacht de provincie een extra toename van het autoverkeer door de bouw van bedrijven, kantoren en woningen.

Onlangs is duidelijk geworden dat de verkeersbewegingen van FloraHolland in Rijnsburg alleen maar zullen afnemen⁶. “... *Dat betekent dat de fysieke veilingzalen onherkenbaar zullen veranderen, denkt Vos, terwijl de koelcellen bij Schiphol en de haven van Rotterdam zullen groeien. Vandaaruit zullen de zestien al lang verkochte emmers gipskruid van Shalom Flowers richting de vrachtwagens van een Duitse verkoper worden gebracht en de drie emmers amaryllissen naar het vliegtuig van een Franse handelaar.*”

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.

In de modellen is geen rekening gehouden met de **afname van de omvang van de beroepsbevolking⁷**, de afname van mobiliteit door ‘Het nieuwe werken’ en de onverwacht grote groei van het gebruik van

Verbeteren/optimaliseren openbaar vervoer, 5. Benutten bestaande infrastructuur, 6. Aanpassen bestaande infrastructuur, 7. Nieuwe infrastructuur.

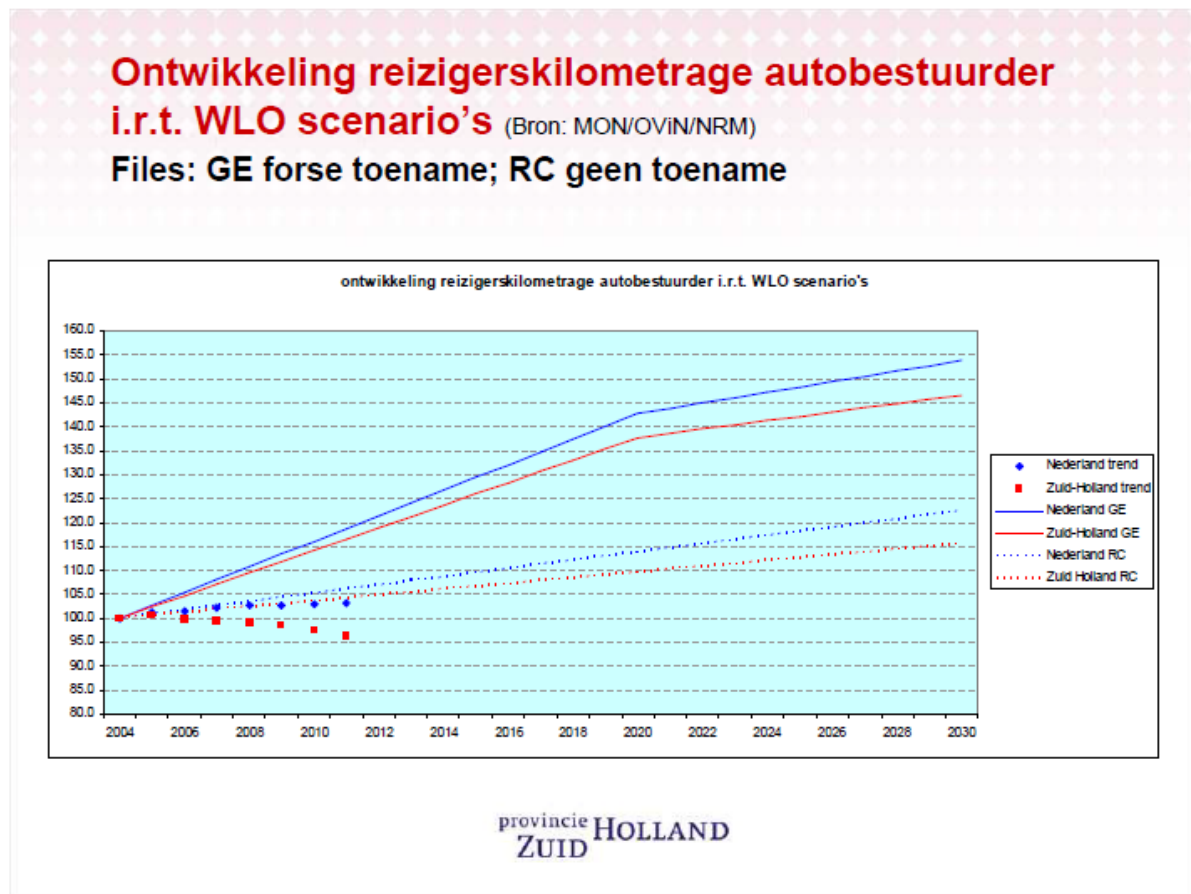
⁵ In de zienswijze d.d. 26 april 2010 van de stichting Behoud Rijnland op het 1e fase MER RijnlandRoute (PZH-2009-138609755) en in de zienswijze van het Bewonersgroepenoverleg d.d. 3 september 2012 op het 2e fase MER RijnlandRoute c.a. (versie 2.0 van mei 2012) zijn we daar uitvoerig op ingegaan. Wij verzoeken u die beide zienswijzen te beschouwen als integraal onderdeel van dit beroep aangezien ZZH de zienswijzen heeft opgenomen in de eigen zienswijzen van ZZH.

⁶ http://www.behoudrijnland.nl/indemedia/html/20150212_LD_De_veilingklok_is_bijna_uitgetikt.htm

⁷ In het rapport ‘Welvaart en leefomgeving, een scenariostudie voor Nederland in 2040’, een gezamenlijke publicatie van het Centraal Planbureau, het Milieu- en Natuurplanbureau en het Ruimtelijk Planbureau staat op bladzijde 8 als belangrijkste bevinding: “*De toenemende druk op de fysieke omgeving, die ontstaat door de voortdurend groeiende behoefte aan wonen, werken en mobiliteit, vlakt op termijn naar verwachting af. Dit komt vooral door de geringere bevolkingsgroei. Zo zal de congestie in de meeste scenario's na 2020 niet verder groeien. Verder maken de omslag in de groei van de beroepsbevolking en de verdienstelijking van de economie dat ook de behoefte aan bedrijventerreinen en kantoren afneemt: na 2020 is in drie van de vier scenario's geen*

(elektrische) fietsen voor woon-werkverkeer⁸. Met deze wezenlijke conclusie heeft de provincie Zuid-Holland in het bepalen van nut en noodzaak van de Rijnlandroute op geen enkele wijze rekening gehouden.

Uit verschillende rapporten van de provincie zelf blijkt dat het autoverkeer al een flink aantal jaren niet meer toeneemt, maar afneemt⁹ 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 zien¹⁰.



noemenswaardige extra ruimte meer nodig. De afnemende bevolkingsgroei leidt er eveneens toe dat de vraag naar woningen langzamer toeneemt, en hiermee het beslag op de ruimte.”

⁸ Zie o.a. het KiM-rapport Mobiliteitsbalans 2013

⁹ 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”.

¹⁰ Zie de “informatieve presentatie van de provincie aan Provinciale Staten over Trends” d.d. 6 februari 2013.

Het uitgangsjaar voor de modellen, waar op 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.

De provincie verwijst in de reactie op de zienswijzen steeds naar de motivatie achter eerder gemaakte keuzes, maar die eerder gemaakte keuzes waren gebaseerd op onjuiste uitgangspunten en de werkelijkheid ontwikkelt zich in een richting die steeds verder van de gehanteerde uitgangspunten afwijkt. Daarmee verzwakt de onderbouwing van nut en noodzaak en de keuze voor de huidige tracé met boortunnel in plaats van de eerder aangehaalde maatregelen voor de verbetering van de knelpunten Lammenschansplein en knooppunt Leiden-West steeds meer.

De provincie hanteert nog steeds dezelfde groeiscenario's om de bandbreedte van de hoeveelheid autoverkeer in de toekomst te onderbouwen. Het GE scenario wordt gehanteerd om de maximale milieueffecten te kunnen bepalen (worst case scenario). Dat is een terecht gebruik voor een worst case analyse, maar het is zeer onverstandig om een investering op hetzelfde scenario te baseren.

Het is onze stelling in dit beroep dat de Toelichting en daarmee het PIP niet voldoet aan het algemene beginsel van behoorlijk bestuur dat overheidsbesluiten behoorlijk dienen te worden gemotiveerd. In dit verband wijzen wij op¹¹ 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. Aan meerdere van de beginselen van behoorlijk bestuur is door de provincie niet voldaan.

3. Fasering – eerst bestaande problemen aanpakken

In onze Zienswijze op het ontwerp PIP hebben wij de provincie gevraagd een fasering in het project aan te brengen. Door eerst de knelpunten rondom het Lammenschansplein en het knooppunt Leiden West op te lossen kunnen de al tientallen jaren bestaande doorstroomproblemen op korte termijn worden aangepakt. Na de verbetering van deze knelpunten kan een evaluatie worden gehouden om te bepalen of de aanleg van een tunnel alsnog nodig is. De provincie heeft deze vraag niet beantwoord¹² en alleen een opmerking gemaakt over een mogelijke fasering die de uitvoerder zou kunnen hanteren om een realistische planning van de aanleg mogelijk te maken.

Daardoor is de kans groot dat de bewoners nog jaren moeten wachten voordat deze knelpunten opgelost zijn, terwijl daar zowel in Leiden als Voorschoten veel behoefte aan is. Een betere fasering

¹¹ 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.

¹² Nota van Antwoord Rijnlandroute, september 2014, blz. 102 en 37

voorkomt dat de files nog jaren langer blijven bestaan. Door fasering met een tussentijdse evaluatie kan wellicht een groot deel van het geld dat voor de Rijnlandroute is begroot worden bespaard en hoeft de gemeente Voorschoten wellicht geen 9 miljoen op te brengen als bijdrage aan de tunnel. Ook deze benaderwijze sluit aan op de eerder genoemde “zevensprong van Verdaas”.

De provincie beweert dat de voorgestelde Rijnlandroute een robuuste oplossing is. De onderbouwing daarvan blijkt echter in zichzelf inconsistent. Als we van de cijfers uitgaan die de Provincie zelf gebruikt, dan is het probleemoplossend vermogen voor de Churchilllaan en de Dr. Lelylaan ruim onvoldoende. In de plaatjes met verkeerseffecten wordt de Churchilllaan en Dr. Lelylaan groen gekleurd. Uit tabel 4.1 van MER fase 2, hoofdrapport 2.0, mei 2012. wordt de verkeersintensiteit per etmaal voor de Churchilllaan en de Dr. Lelylaan bij ZnB globaal 20% verminderd t.o.v. de referentie. Dit strookt met het feit dat circa 80 % van het verkeer op de route via de Churchilllaan bestemmingsverkeer is. Die vermindering is echter niet voldoende om de verkeerstoename van 2008 tot 2020 te compenseren. Uit de tabel op blz. 59 van het achtergrondrapport verkeer bijlagenboek van 26 april 2012 blijkt dat de etmaalintensiteit op de Dr. Lelylaan van 2008 tot 2020 toeneemt van 25.000 naar 35.100 voertuigbewegingen en door ZnB gereduceerd wordt tot 27.200. Dat blijft dus boven de waarde van 2008. Voor de ochtendspits (2 uur) geldt dat de intensiteit door ZnB zelfs verhoogd wordt van 3300 naar 3600 en voor de avondspits van 3700 naar 4100. Getallen voor de Churchilllaan zijn helaas niet vermeld. De verkeersafwikkeling op de Dr. Lelylaan en de Churchilllaan is nu al problematisch in de spits. Dit zal volgens de getallen die de Provincie hanteert verergeren. ZnB heeft voor dit verkeer dus ruim onvoldoende oplossend vermogen en werkt op sommige punten (spits Dr Lelylaan) zelfs de verkeerde kant op. Conclusie is dus dat de oplossing die de Provincie voorstelt helemaal niet robuust is. Hij voldoet niet aan de eigen prognose voor 2020, laat staan voor 2030. De Provincie heeft als belangrijke grond om de oplossing Churchill Avenue af te wijzen geargumenteed dat die niet robuust zou zijn voor verkeersvolumes van 2030. De Provincie meet dus met twee maten. De indruk dat de Provincie geen fair-play speelt wordt versterkt doordat de bovenstaande getallen niet in het hoofdrapport te vinden zijn maar alleen in een bijlagenboek van het achtergrondrapport verkeer. Bovendien heeft de Provincie voor de vergelijking van reistijden alleen trajecten gekozen die in de geplande situatie via de verbinding A4-A44 gaan. Reistijden van bestemmingsverkeer via de Churchilllaan of Dr. Lelylaan zijn niet vermeld. Deze indicatoren geven dus geen volledig beeld van de situatie en ondersteunen niet de eerlijke afweging.

Wij vragen de Provincie nogmaals het fair-play-principe toe te passen door onbevooroordeeld naar de huidige problemen te kijken en het plan voor de Rijnlandroute op te delen in twee fasen, waarbij op korte termijn de bestaande knelpunten worden opgelost. Na het oplossen van de korte-termijnproblemen kan opnieuw gekeken worden of en zo ja wanneer er voor de lange termijn extra maatregelen getroffen moeten worden. De kortetermijnmaatregelen blijven hun waarde behouden. Op basis van de daarna al dan niet nog resterende verkeersproblemen kan dan een besluit worden genomen of de aanleg van een tunnel daarvoor de oplossing is, en kunnen de diverse mogelijkheden daarvoor opnieuw bekeken worden.

4. Financiële onzekerheid

Kapitaal

Het vereiste kapitaal heeft een zodanige omvang, dat de provincie hierdoor in de toekomst te weinig financiële ruimte meer heeft voor andere investeringen en voor onderhoud. Hier zullen wij als inwoners van de provincie last van ondervinden, omdat het voorzieningenniveau hierdoor onder druk komt te staan. Volgens het Besluit Ruimtelijke Ordening moet in de toelichting op een ontwerp bestemmingsplan, zoals het PIP, inzicht gegeven worden in de financieel-economische uitvoerbaarheid van het plan. In het PIP ontbreekt deze informatie. De bewoners van de Zeeheldenbuurt Zuid als inwoners van de Provincie Zuid Holland worden in hun belang geschaad door dit gebrek aan financiële haalbaarheid.

Kapitaallasten

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 dat de financieel uitvoerbaarheid verder onder druk zet. Verder heeft in het afgelopen jaar de overheid bepaald dat het 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.

Onderhoudslasten

De begroting voor het onderhoud (met name voor het tunneldeel) is onvoldoende. De kosten zullen in de toekomst zodanig oplopen, dat voor onderhoud van andere infrastructuur binnen de provincie geen geld meer beschikbaar is.

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 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.

5. Ecologische Hoofdstructuur/Natuurnetwerk Nederland

Het huidige kabinet heeft de ontwikkeling van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) opnieuw tot beleid verheven¹³, ¹⁴ en de eerder geplande bezuinigingen teruggedraaid. De Provincie heeft de herijkte EHS in december 2013 vastgesteld¹⁵. Volgens het EHS-beleid geldt het "nee, tenzij" principe: aantasting van de geplande en gerealiseerde EHS-gebieden mag enkel plaatsvinden als er sprake is van groot openbaar belang, er geen reële alternatieven zijn, de negatieve effecten zoveel mogelijk worden beperkt door het treffen van mitigerende maatregelen en de resterende schade gecompenseerd wordt.

De provincie stelt dat de EHS binnen het plangebied alleen gepland is en niet gerealiseerd en dat daarom geen negatieve effecten optreden omdat er niets valt te compenseren¹⁶ en herbegrenzing een alternatief is. Dit komt feitelijk neer op het verkleinen van de EHS in de regio. Daarmee wordt afgeweken van het landelijk beleid om de EHS alsnog aan te leggen. Volgens provincie zijn er geen reële alternatieven voor de gekozen tunnelvariant en mag de EHS daarom worden aangetast. Vooral de aansluitingen van de tunnelweg op de beide snelwegen leiden tot deze aantasting. Aan het Motiveringsbeginsel wordt hier niet voldaan. Er zijn in de loop van het proces wel degelijk verschillende alternatieven en varianten voor oplossing van de verkeersproblemen aan de provincie voorgesteld. En nog steeds is het mogelijk om de pro's en contra's van deze varianten te analyseren en te kiezen voor een variant die de EHS niet of in mindere mate aantast. Vooralsnog dient daarom het "nee, tenzij" principe onverkort gehanteerd te worden. Wij maken bezwaar tegen het besluit van de provincie en roepen haar op opnieuw de verschillende varianten te bekijken.

De door de provincie genoemde mitigerende maatregelen zijn schamel en te beperkt om de schade door het niet realiseren van de EHS te compenseren.

Hierbij verzoeken wij u het beroepschrift ontvankelijk en gegrond te verklaren en het bestreden besluit inpassingsplan Rijnlandroute te vernietigen en verweerders in de proceskosten te veroordelen.

Namens de Bewonersvereniging Zuiderzeehelden,

hoogachtend,

J. Dubbeldam, voorzitter

C. Breuning, penningmeester

¹³ Bruggen slaan - Regeerakkoord VVD-PvdA, 29 oktober 2012, blz. 38

¹⁴ Rapport Natuurbeleid EHS onder de loep Provincie Zuid-Holland, Algemene Rekenkamer, November 2014

¹⁵ Natuurbeheerplan Zuid-Holland 2015

¹⁶ Nota van Antwoord Ontwerp Inpassingsplan Rijnlandroute en ontwerp hogere waardenbesluit Rijnlandroute, blz. 57