

Beroepschrift van de Belangenvereniging Krimwijk te Voorschoten tegen het besluit van Provinciale Staten van Zuid-Holland zoals dat verwoord is in besluit nr. 6759 d.d. 10 december 2014 met als onderwerp "Vaststelling Inpassingsplan Rijnlandroute".

Besluiten:

1. Vast te stellen de Nota van beantwoording ontwerp-inpassingsplan RijnlandRoute;
2. Vast te stellen de Nota van wijziging ontwerp-inpassingsplan RijnlandRoute;
3. Vast te stellen het inpassingsplan RijnlandRoute met planidentificatie NL.IMRO.9928.DOSx2010x0022528IP-VA01
4. Dat Gedeputeerde Staten de bevoegdheden en verplichtingen, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onder a en c van de Wet ruimtelijke ordening, uitoefenen met betrekking tot artikelen 14.4, 24.3, 31 en 32.1 van de planregels;
5. Dat het bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning de bevoegdheden en verplichtingen, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onder a, c en d van de Wet ruimtelijke ordening, uitoefenen met betrekking tot de bevoegdheden genoemd in de artikelen 3.4.1, 3.5.3, 5.5, 6.3, 13.4, 18.3.1, 18.5, 19.3, 19.5, 20.4, 21.3, 21.5, 22.3, 23.3, 25.3, 25.5, 26.3, 26.5, 27.3, 27.5, 28.3, 30.2.2, 30.3, 32.2, 32.3 en 34.2 van de planregels;
6. Dat Gedeputeerde Staten gedurende de onder 8 aangegeven termijn beslissen op een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, juncto artikel 2.12, eerste lid, aanhef en onder a, onder 3_o van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
7. Te vermelden dat op dit besluit de Crisis- en herstelwet van toepassing is;
8. Dat conform artikel 3.26, lid 5 van de Wet ruimtelijke ordening, de bevoegdheid van de gemeenten om een bestemmingsplan vast te stellen voor de in dit besluit betrokken gronden, wordt uitgesloten tot en met 9 december 2019.

In overleg met mevrouw S. Verkade van de Raad van State wordt voor de onderliggende stukken verwezen naar:

Provinciaal inpassingsplan – de website www.ruimtelijkeplannen.nl met betrekking tot het inpassingsplan onder het identificatienummer NL.IMRO.9928.DOSx2010x0022528IP-VA01;

– de planviewer van de Provincie Zuid-Holland www.ruimtelijkeplannenzuidholland.nl/pip met betrekking tot het provinciaal inpassingsplan.

En **Tracébesluiten** – de website www.platformparticipatie.nl/rijnlandroute.

Woord vooraf.

In een zo lang en gecompliceerd proces als dat van de besluitvorming over de "Rijnlandroute voorkeurstracé Zoeken-naar-balans-optimaal" is het gemiddelde politieke leven van een gedeputeerde of een statenlid veel te kort om het geheel te kunnen overzien. In de afgelopen 12 jaar hebben tenminste 5 verschillende gedeputeerden het onderwerp in hun portefeuille gehad. Het omspannt ook tenminste vier Provinciale Statenperioden in verschillende samenstellingen en de daaruit voortvloeiende politieke coalities.

Voor de gedeputeerden was het – zo hebben wij kunnen waarnemen – een prestigeproject. Voor de Statenleden was het te veel omvattend (meer dan 70 rapporten en bijlagen) met te veel verschillende aspecten om in de relatief korte periode van hun statenlidmaatschap – dat een vrijetijdsbesteding is – zich de nodige dossierkennis te kunnen eigen maken. Dossierkennis nodig om over een initiële investering van ongeveer een miljard euro belastinggeld met een levensduur van zeker 100 jaar resulterend in rond 6 miljard euro levensduurkosten (onderhouds- en financieringskosten) op een verantwoorde wijze te kunnen oordelen.

Daarnaast zijn in de 12 jaar van het proces tot de totstandkoming van het PIP onder nummer NL.IMRO.9928.DOSx2010x0022528IP-VA01 een groot aantal deelbesluiten genomen. Dat beperkte verder de mogelijkheid zich een oordeel te vormen over het geheel. Regelmatig werden in de Commissie Verkeer en Milieu (die de besluitvorming over dit project voorbereidt voor Provinciale Staten) verzoeken tot een terugblik afgedaan met de opmerking "dit is een gepasseerd station". Statenleden die met kritische vragen werden geconfronteerd, verontschuldigen zich "dat ze ook niet alles konden weten" en dus moesten vertrouwen op de informatie die door de verantwoordelijke gedeputeerde en de projectorganisatie werd verstrekt.

Ook daardoor was het praktisch onmogelijk voor het overgrote deel van de statenleden om een coherent overzicht te verkrijgen over de functionaliteit, omvang, draagwijdte en consequenties van het gehele project en derhalve geen inzicht.

Deze inleiding strekt er toe om aan te geven dat wij van mening zijn, dat aanleiding bestaat voor het oordeel dat provinciale staten van Zuid-Holland zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het inpassingsplan "Rijnlandroute – voorkeurstracé zoeken-naar-balans-optimaal" strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening.

Nut en noodzaak niet bewezen.

Al in de "Beslisnotitie Verkenning RijnlandRoute versie 0.6 17.04.2005" (bijlage 1) ontbreken een deugdelijke probleemanalyse en op verkeersmetingen gebaseerde cijfermatige onderbouwing. Op basis van een rapport d.d. 6 januari 1999 "Technische rapportage Rijn Gouwe West, verkeerskundige effecten" door Grontmij wordt zonder verdere reflectie geconcludeerd dat (pag. 7):
Quote//: "In 1999 is door de stuurgroep Rijn Gouwe West de "Verkenning Rijn Gouwe West" vastgesteld. Onderdeel van deze verkenning is een onderzoek (voetnoot 1) naar de problematiek van het autoverkeer in de corridor Gouda – Alphen aan den Rijn – Leiden – Katwijk – Noordwijk. Conclusie uit deze studie is dat de aanleg van de "Zuidelijke Randweg" (alias A11, N11 West) een oplossing biedt voor de geconstateerde (toekomstige) problematiek op het wegennet". // Unquote

Uit bovenstaande blijkt dat het gaat om **verwachte** toename van de verkeersproblematiek en dat GS-PZH al in deze zeer vroege fase uitgaat van de noodzaak van een nieuwe wegverbinding.

Deze verwachting wordt in een later stadium van het project gebaseerd op het WLO-scenario. De twee uitersten zijn het "Regional Communities" (RC) met een gemiddelde economische groei van het BBP van 0,7% en het Global Economy scenario (GE) met een gemiddelde economische groei van 2,6%.

De opstellers van het in 2006 verschenen WLO-scenario: CBP - MNP – RPB wijzen op pagina's 8 en 9 op de gevolgen van de krimp met name van de beroepsbevolking voor de economie. En geven een explicite waarschuwing voor overinvestering:

Gevaar voor overinvestering

Gezien de lange voorbereidingstijd en de lange levensduur van investeringen in infrastructuur en bedrijventerreinen, is het zaak om bij de planning rekening te houden met een mogelijk dalende behoefte aan dit soort voorzieningen.

Bij trendmatige voortzetting van het huidige beleid bestaat een gerede kans, zeker na 2020, dat de congestie op het wegennet gaat dalen en er overschotten aan bedrijventerreinen ontstaan.

Door die omslag bestaat het risico dat toekomstige investeringen in infrastructuur en bedrijventerreinen al snel onrendabel worden en onnodig beslag leggen op natuur en landschap.

GS-PZH laat zich aan deze waarschuwing niets gelegen liggen en kiest in alle processtappen voor het maximale scenario GE met 2,6% economische groei van het BBP tot 2020.

Als illustratie daarvan gaat hierbij pagina 10 van de "Beslisnotitie Verkenning Rijnlandroute versie 0.6" van 17.04.2005:

Tussen nu en 2020 zullen in het onderzoeksgebied significante hoeveelheden woningen, kantoren en bedrijventerreinen worden bijgebouwd. Het project As Leiden – Katwijk heeft in augustus 2004 een inventarisatie van de toen bekende plannen en voornemens (visies) gemaakt. Op basis van deze gegevens zijn drie scenario's samengesteld:

1. Het minimum minimum scenario

Het scenario met de minste groei, het minimum minimum scenario genoemd, heeft als basis dat er geen woningen op het voormalig marinevliegveld Valkenburg worden gebouwd. Voor de hoeveelheid nieuwe kantoren en bedrijventerreinen wordt uitgegaan van aantallen die in het licht van het huidige economisch klimaat realistisch zijn.

2. Het minimum scenario

Het minimum scenario verschilt maar op één punt van het minimum minimum scenario: te weten, het bouwen van 3000 woningen op marinevliegveld Valkenburg.

3. Het maximum scenario

Het maximum scenario gaat voor kantoren en bedrijventerreinen uit van een ambitieus programma. Daarnaast is tevens het woningaantal van het voormalig marine vliegveld Valkenburg opgevoerd tot 9.000 woningen.

	Omvang in Huidige situatie	Groei in Minimum minimum scenario	Groei in Minimum scenario	Groei in Maximum scenario
Kantoren (verhuurbaar oppervlak) in m ²	940 ha	187.000	187.000	754.000
Bedrijventerreinen (oppervlak) in ha		160	160	285
Woningen exclusief Valkenburg in aantallen	170.000	4070	4070	4070
Woningen op Valkenburg in aantallen	0	0	3000	9000

Figuur 5.2 Afgeronde gehanteerde hoeveelheden nieuwe woningen, kantoren en bedrijfstreinen in de drie scenario's in relatie tot de huidige omvang binnen de regio.

Om te bepalen of de verkeersinfrastructuur in staat is nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te faciliteren, in relatie tot de huidige belasting ervan in combinatie met de autonome groei, is besloten om het maximum scenario te gebruiken voor het modelmatig doorrekenen van de verkeerseffecten. Het verkeerskundig effect van het minimum scenario en minimum minimum scenario is kwalitatief beoordeeld in relatie tot het maximum scenario.

5.3 Uitgangspunten verkeer

Om voor het jaar 2020 een uitspraak te doen over de verkeerseffecten zijn er naast RijnlandRoute specifieke (tracé onafhankelijke) invoergegevens een aantal algemene uitgangspunten gedefinieerd. Dit zijn:

- De RijnGouweLijn is in zijn geheel gerealiseerd. Van Gouda tot aan Katwijk / Noordwijk.
- De jaarlijkse groei van het autoverkeer is ongeveer 2% per jaar.
- De A4 is tussen het knooppunt Burgerveen en het Prins Clausplein verbreed van 2x2 rijstroken naar 2x3 rijstroken.
- Om de RijnlandRoute op een verkeerskundig aanvaardbare wijze aan te sluiten op de A4 en de N11 Oost is voorzien in een asymmetrische parallelstructuur aan de Leidse zijde van de A4 met een directe aansluiting van de RijnlandRoute op de A4. Vanwege de afspraak met Rijkswaterstaat dat er geen extra aansluitingen op de A4 bijkomen, is de huidige aansluiting N206 Leiden / Zoeterwoude dorp opgeheven. Aan deze parallelstructuur is tevens één gelijkvloerse kruising ter ontsluiting van het (te ontwikkelen) bedrijventerrein Oostvlietpolder voorzien. Of deze vorm van aansluiting op de A4 de juiste is, is nader te bepalen.

Beslisnotitie Verkenning RijnlandRoute
 Versie: 0.6
 Datum: 17 april 2005
 Status: Definitief concept
 Pagina 10 van 30

Deze uitgangspunten hebben geleid tot de – in feite voorbarige en niet onderbouwde - conclusie

25.02.2015

pag. 3 / 12

Beroepschrift van Belangenvereniging Krimwijk te Voorschoten tegen besluit nr. 6759 Provinciale Staten Zuid-Holland d.d. 10.12.2014
 "Vaststelling Inpassingsplan Rijnlandroute"

dat er een nieuwe wegverbinding (wat eigenlijk toen al het in het PIP vastgelegde tracé Rijnlandroute zoeken-naar-balans-optimaal inhield) nodig was.

GS-PZH is daar star aan blijven vasthouden. Er zijn een aantal alternatieven opgevoerd in MKBA, Nut en Noodzaak, M.E.R. 1^e en 2^e fase. Als je alle argumenten kritisch beschouwd, hadden deze alternatieven de functie om – met iedere keer gewijzigde accenten op de uitgangspunten in het zogenaamde “trechtersen” uit te komen op het al vanaf het begin van dit proces gekozen “voorkeurstracé.

Als voorbeeld van dit veranderen van de regels tijdens de wedstrijd gaat hierbij de zienswijze van de gemeente Voorschoten aan GS-PZH d.d. 2 februari 2009, waarin dit aspect duidelijk naar voren wordt gebracht (bijlage 2).

Ook de Randstedelijke Rekenkamer wijst PS-PZH in zijn brief en beoordeling van de MKBA d.d. 24 april 2008 (bijlage 3) er op dat:

*“Nut en noodzaak van **een** RijnlandRoute is naar de mening van de Rekenkamer voldoende aangetoond, gegeven de combinatie van het oplossen van een erkende (verkeers)problematiek en ontwikkelambities op het vlak van wonen en werken in regionaal verband.*

*Nut en noodzaak van de RijnlandRoute **als nieuwe wegverbinding** is naar de mening van de Rekenkamer nog niet voldoende overtuigend aangetoond”*. (cursief, **vetgedrukt** en onderstreept door ons)

Derhalve adviseert de Randstedelijke Rekenkamer om een nieuwe MKBA te laten opstellen.

GS-PZH beantwoordt deze kritiek met een grote hoeveelheid tekst, tabellen met plusjes en minnetjes. Maar nergens hebben wij harde cijfers, duidelijk onderbouwde analyses en toekomstperspectieven die relatie hebben met de werkelijkheid kunnen ontdekken.

Stichting “Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland” heeft op 16 januari 2008 een brief gestuurd aan onder meer GS en PS-PZH (bijlage 4), waarin deze misvatting van GS met feiten onderbouwd wordt. Hieronder volgt hun samenvatting van het commentaar, dat wij hier herhalen en inlassen:

Quote:

Samenvatting van ons commentaar:

- Over de ruimtelijke verdeling van de bevolking in de regio vermeldt de nut-en-noodzaaknotitie helemaal niets en over de omvang van de bevolking in 2020 vermeldt de notitie slechts, dat de regio streeft naar een migratiesaldo nul. Meer woningen zullen niet per se leiden tot meer verplaatsingen. Het aandeel van de beroepsbevolking neemt mede door de vergrijzing gestaag af en zal in de komende jaren nog verder afnemen.
- Voor de auto kan Valkenburg goed worden aangesloten op de (te verbreden) Tjalmaweg en op de A44. Daarvoor is de RijnlandRoute tussen de A44 en de A4 niet nodig.
- De notitie maakt niet duidelijk wat de versterking van de Greenport in de Duin- en Bollenstreek nu eigenlijk inhoudt en waarom de RijnlandRoute daarvoor nodig is.
- De notitie vermeldt ten onrechte niet,
 - dat het verkeer van en naar de bloemenveiling vooral buiten de spits van de weginfrastructuur gebruik maakt (als de capaciteit geen enkel probleem vormt),
 - dat dit verkeer vooral van de A44 gebruik maakt (Schiphol!) en
 - dat de bloemenveiling in Rijnsburg in de toekomst mogelijk van veel minder betekenis zal worden door de ontwikkelingen in Aalsmeer (dat veel dichterbij Schiphol ligt en daarmee veel gemakkelijker, ook ondergronds, te verbinden is).

Overigens is nauwelijks vol te houden, dat een paar minuten tijdswinst van de bloemenveiling naar de A4 ook maar iets uitmaakt op ritten naar Duitsland of België.

- Wat het Bio Science Park betreft maakt de notitie op geen enkele manier beoordeelbaar, dat de veronderstelde enorme toename van het aantal arbeidsplaatsen daar tot de mogelijkheden behoort en dat de RijnlandRoute daarvoor nodig is. De notitie maakt niet aannemelijk dat nu juist de RijnlandRoute een concurrentievoordeel voor de ontwikkeling van het Bio Science Park zou opleveren.
- Gezien het structurele karakter van het overschot in de kantorensector, doet de notitie de volstrekt irreële veronderstelling dat er in de regio in de komende jaren 770.000 m² bvo kantoorruimte bij zal komen (in 2020 in de regio ruim 2,5 keer (!) zoveel kantooroppervlakte als in 2002).
- Omdat een toename van de oppervlakte kantoorruimte niet automatisch gepaard gaat met een toename van het aantal arbeidsplaatsen, had de notitie moeten verantwoorden waardoor “er op termijn ruim 11.000 mensen meer (werken) op de locatie Leeuwenhoek/Rhijngeest” en waardoor dat “tot circa 5.500 extra autobewegingen per dag (leidt)”.
- Omdat aanbod van nieuw bedrijfsterreinen bestaande bedrijfsterreinen onmiddellijk in waarde doet verminderen en laat verloederen, had de notitie moeten verantwoorden waarom er in de As Leiden - Katwijk “circa 80 hectare bedrijfsterrein” bij zou moeten komen.
- Omdat aanbod van nieuwe bedrijfsterreinen er vooral toe zal leiden dat bedrijven in de regio zullen verhuizen van de oude naar de nieuwe bedrijfsterreinen, had de notitie moeten verantwoorden waarom er door 80 hectare nieuw bedrijfsterrein in de As Leiden - Katwijk meer werkgelegenheid en meer autoverkeer zou ontstaan.
- Al met al ontbreekt in de nut-en-noodzaaknotitie een beschouwing over het realiteitsgehalte van de veronderstelde groei van de oppervlakte kantoorruimte in de regio en de toename van de oppervlakte bedrijfsterreinen en de in het verlengde daarvan veronderstelde groei van de werkgelegenheid.
- In de nut-en-noodzaaknotitie staat geen feitelijke informatie over de ontwikkeling van de hoeveelheid autoverkeer en ook niet over de ontwikkeling van de modal split. De notitie geeft ook geen inzicht in de herkomst en de bestemming van de verplaatsingen.
- De nut-en-noodzaaknotitie geeft geen enkele onderbouwing voor de bewering (op p. 12), dat “de autonome groei van het autoverkeer (...) zich onverminderd (zal) doorzetten en (zal) leiden tot een grotere druk op het wegennet in Holland Rijnland”.
De opstellers van de nut-en-noodzaaknotitie rekenen er kennelijk op, dat het ‘rekening rijden’ hier niet zal worden toegepast of dat dit instrument geen invloed zal hebben op de ‘autonome’ groei van het autoverkeer in deze regio, zelfs niet in het drukste uur van de ochtendspits. Bovendien wordt blijkbaar verwacht, dat noch de te verwachten structureel hoger wordende benzineprijs noch het Leidse parkeerbeleid van substantiële betekenis zullen zijn.
- De vraag of de Leidse agglomeratie een dergelijke groei van het autoverkeer überhaupt aankan en hoe tijdelijk een eventuele ontlastende werking van de RijnlandRoute zal zijn wordt ook in de nut-en-noodzaaknotitie ten onrechte weer niet gesteld, laat staan beantwoord.
- In de nut-en-noodzaaknotitie wordt het aandeel langzaam verkeer (lopen en (brom)fietsen) en openbaar vervoer in alle verplaatsingen niet vermeld.
- Beoordeelbare informatie over het veronderstelde aandeel openbaar vervoer en langzaam verkeer wordt vooral ook node gemist,
 - omdat het volgens de MKBA vooral om korte ritten gaat en vervoerswijzen als (brom)fietsen en lopen in dergelijke verplaatsingen een groot aandeel kunnen hebben en
 - omdat de nut-en-noodzaaknotitie niet beoordeelbaar maakt waarom “het verbeteren van de bereikbaarheid middels een hoogwaardige OV-verbinding (...) niet in voldoende mate een oplossing (is) voor het mobiliteitsvraagstuk” en slechts “een beperkte bijdrage (levert) in het verminderen van de groei van het autoverkeer”.
- De notitie maakt niet duidelijk of de bedrijven in Holland Rijnland wel zo slecht bereikbaar zijn, in

hoeverre dat probleem een wegcapaciteitsprobleem is en in hoeverre de RijnlandRoute dit probleem zou oplossen.

- Uit recent Leids kentekenonderzoek (“Kentekenonderzoek N206”) blijkt echter, dat circa 90% van het verkeer op de Churchillaan géén doorgaand verkeer tussen de kust en het achterland betreft, maar verkeer dat in Leiden moet zijn en/of daarvandaan komt.
- De notitie vermeldt wel, dat speciaal de Knoop Leiden West en de aansluitingen rondom de Lammebrug zwaar belast zijn. Maar de notitie vermeldt ten onrechte niet, dat deze “koppen” bij alle alternatieven van de RijnlandRoute in 2020 zwaar belast zullen blijven.
- De bewering in de notitie dat er sprake is “van sluipverkeer, onder meer via de N441 door Wassenaar” wordt niet ondersteund door de kaart die de situatie in 2020 weergeeft zonder de RijnlandRoute. Daaruit blijkt dat over de N441 slechts 11.000 à 12.000 motorvoertuigen per etmaal zouden gaan (en ongeveer 8.000 bij Duinrell) en dat het autoverkeer op de Lange kerkdam vooral in Wassenaar zelf gegenereerd wordt.
- De notitie vermeldt wel, dat “veel (vracht)verkeer uit de Duin- en Bollenstreek via de N44 en Noordelijke Randweg van Den Haag (N14) naar de A4 (rijdt)”, dat dit “op deze wegen voor extra verkeersdrukte en (milieu)overlast (zorgt)”, maar vermeldt niet
 - om hoeveel vrachtverkeer het daarbij gaat,
 - dat de afwikkeling van het verkeer uit de Duin- en Bollenstreek buiten Den Haag om nu juist één van de argumenten was om de N14 aan te leggen en
 - dat Rijkswaterstaat destijds schatte dat slechts ca. 5% van alle verkeer op de N14 van de N44 naar de A4 e.o. zou gaan.
- De veronderstelling dat de Churchillaan een “doorgaande route” vormt wordt in de notitie niet onderbouwd. Hier wreekt zich, dat de notitie niet laat zien met welke ruimtelijke verdeling van wonen en werken voor 2020 is gerekend; een herkomst/bestemmingsmatrix ontbreekt. Ook de veronderstellingen (op p. 9) over het doorgaande deel van het zware vrachtverkeer op de Churchillaan worden in de notitie niet onderbouwd.
- In de nut-en-noodzaaknotitie is ten onrechte sprake van een “afname van verkeer op regionale en lokale verbindingen door de RijnlandRoute”. Het gebruik van het woord “afname” is in dit verband suggestief en onjuist, omdat het niet gaat om een afname van het verkeer ten opzichte van de huidige situatie, maar om het verschil tussen de hoeveelheid verkeer op die verbindingen met en zonder RijnlandRoute.
Hierbij dient bedacht te worden dat er volstrekt kunstmatig een enorme hoeveelheid autoverkeer gegenereerd is door te rekenen met een onwaarschijnlijke toename van het aantal arbeidsplaatsen, een “onverminderd” voortgezette autonome groei van het autoverkeer en een beperkt aandeel van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer in de verplaatsingen.
- Met de in de notitie gehanteerde aannamen is het onwaarschijnlijk, dat er in 2020 minder verkeer over de Churchillaan zal rijden dan op dit ogenblik. Ook daarom kan het verkeerslawaaï, de luchtverontreiniging, de barrièrewerking en de verkeersonveiligheid daar (met automaatregelen) alleen maar worden teruggedrongen door maatregelen op de route zelf.
- Valkenburg kan goed worden aangesloten op de (te verbreden) Tjalmaweg en op de A44; daarvoor is de RijnlandRoute tussen de A44 en de A4 niet nodig.
- De notitie laat ten onrechte buiten beschouwing,
 - dat de Oostvlietpolder ter hoogte van het RijnlandRoutetracé thans een reservaatbestemming heeft,
 - dat de opvattingen over toekomst van de Oostvlietpolder aan het veranderen zijn (de polder groen laten in plaats van bebouwen)
 - en dat de Oostvlietpolder op de A4 (en niet op de RijnlandRoute) zou worden aangesloten.
- Volgens de nut-en-noodzaaknotitie is de RijnlandRoute nodig voor een “robuuste” wegenstructuur, waarin de weg de “ontbrekende schakel” zou vormen. Nergens legt de notitie echter uit wat dit nogal abstracte verhaal betekent, wat het begrip “robuust” inhoudt en hoe de RijnlandRoute het

hoofdwegennet in de regio “robuuster” zou maken.

In dit verband roept de notitie de Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel te hulp, waarin het “oplossend vermogen” van de RijnlandRoute hoog scoort.

De notitie laat helaas onvermeld, dat een niet onaanzienlijk deel van het “oplossend vermogen” van de RijnlandRoute in de Netwerkanalyse werd toegeschreven aan gunstige effecten op (aansluitingen en overgangen op) de A4, A44, N44 en de N11, hoewel in bijlage 2 bij de Netwerkanalyse (“beoordeling maatregelen weg”) werd vermeld dat het “effect op A4, A44, N44, N11 (...)nog niet duidelijk (is)”.

- De notitie laat ook onvermeld, dat de A4 en delen van de A44 ten noorden van Leiden (blijkens de kaarten met de intensiteit/capaciteit-verhouding in het drukste uur van de avondspits) bij alle alternatieven van de RijnlandRoute overbelast zullen zijn.

Unquote.

GS en PS-PZH hebben nagelaten in de periode vanaf deze brief tot en met de bestreden beslissing van PS-PZH op 10 december 2014 om deze grieven op adequate wijze te weerleggen danwel aan en in te vullen, zodat deze voor het overgrote deel nog steeds overeind staan en hier worden ingebracht.

Vanaf 2003 zijn er al vraagtekens gezet bij de verkeersprognoses die PZH hanteerde. Maar vooral in de periode vanaf 2008 zijn GS en PS-PZH in een veelvoud van zienswijzen en brieven er op gewezen dat het door PZH ingenomen standpunt om de notities nut en noodzaak, MKBA en M.E.R te baseren op het GE scenario niet meer spoorde met de werkelijkheid.

Daarnaast was bekend dat het CPB in een advies aan de minister al in 2012 stelde de verbreding van de A9 te heroverwegen wegens de daling van de verkeersdruk. Ook het KIM gaf in zijn jaarlijkse Mobiliteitsbalansen aan dat verkeersmobiliteit sinds 2005 aan het afvlakken was. Als laatste argument dat GS en PS-PZH tegen beter weten in bleven vasthouden aan volstrekt onrealistische groei van de verkeersmobiliteit geldt de door de PZH zelf opgestelde “Informatieve Presentatie aan Provinciale Staten over Trends” in het kader van de vernieuwing van de structuurvisie op 6 februari 2013.

Op sheet 63 met titel: “Ontwikkeling reizigerskilometrage autobestuurder i.r.t. WLO scenario’s **(Bron: MON/OViN/NRM)**” is duidelijk te zien dat de werkelijke ontwikkeling van het aantal autokilometers in Zuid-Holland bijna 22% onder het Global Economy scenario ligt en zelfs nog ruim 8% onder het RC-scenario ligt en ten opzichte van 2004 met ruim 4% is gedaald. (bijlage 5).

Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen in de uitspraak van 3 december 2008, in zaak nr. 200703693/1 geven modellen noodzakelijkerwijs een abstractie van de te verwachten werkelijkheid weer. De validiteit van een model wordt pas aangetast wanneer de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid.

Wij concluderen dat het gebruik door GS en PS-PZH van het Global Economy scenario ter onderbouwing van nut en noodzaak van de Rijnlandroute zoeken-naar-balans-optimaal te zeer afwijkt van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid om het daarop gebaseerde besluit nr. 6759 d.d. 10 december 2014 met als onderwerp “Vaststelling Inpassingplan Rijnlandroute” te kunnen rechtvaardigen met als gevolg dat aanleiding bestaat voor het oordeel dat provinciale staten van Zuid-Holland zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het inpassingsplan “Rijnlandroute – voorkeurstracé zoeken-naar-balans-optimaal” strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening.

De Belangenvereniging Krimwijk heeft 3 september 2012 een zienswijze (bijlage 6) ingediend op de 1^e fase M.E.R. waarin wij Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland (hierna te noemen GS-PZH) attent gemaakt hebben op de gegevens uit het kentekenonderzoek dat de gemeente Leiden in 2007 heeft gehouden. Deze zienswijze wordt hierin als herhaald en ingelast te beschouwen. Deze zienswijzen sluiten tevens aan bij de eerder genoemde zienswijze van de gemeente Voorschoten qua analyse van het probleem op bladzijde 5 en 6. De beantwoording van deze zienswijze door PZH hebben wij nergens kunnen ontdekken.

Wij hebben op 8 mei 2014 een zienswijze ingediend op het ontwerp inpassingsplan Rijnlandroute (bijlage 7). De PZH heeft in de nota van antwoord onze bezwaren behandeld. Wij zijn van mening dat PZH de door ons aangevoerde bezwaren niet of in ieder geval onvoldoende heeft beantwoord dan wel weerlegd. In onderstaand commentaar herhalen wij onze bezwaren.

Belangenvereniging Krimwijk

Sinds 2010 is in Nederland en ook in de provincie Zuid Holland de beroepsbevolking aan het krimpen, het bevolkingsaantal groeit alleen door de steeds ouder wordende bevolking, hierdoor zal het aantal verkeersbewegingen niet toenemen en zelfs afnemen.

De ontwikkeling van de locatie Valkenburg ligt stil, de Greenport Duin- en Bollenstreek laat alleen maar krimp zien, BioSciencePark krimpt. Dit betekent dat investeringen in de aanleg en verbreding van wegen om files te verminderen een negatief rendement zullen opleveren. Er moet een nieuwe MKBA gemaakt worden op basis van de werkelijke ontwikkeling.

Antwoord PZH

Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Verkeer. Daarnaast levert het resultaat van de huidige verkeersberekeningen (NRM) voor de nieuwe verbinding A4-A44 vergelijkbare intensiteiten op. Dit betekent dat er ongeveer een gelijk aantal toekomstige gebruikers wordt voorspeld voor de toekomstige nieuwe verbinding. De verkeerskundige baat (reistijdwinst en betrouwbaarheid) zal derhalve ook een zelfde orde grote bedragen als in de oorspronkelijke MKBA.

Reactie Belangenvereniging Krimwijk: Geen antwoord op de zienswijze dat de MKBA is achterhaald door de realiteit. Zelfs mag worden betwijfeld of de MKBA nog wel geldig is, wegens de te oude uitgangspunten. Zie ook in de Toelichting bij de 5 minuten inspreektekst de informatie over het te statisch zijn van de NRM en dat de Rijksoverheid in haar planvorming vooral het hoge scenario GE gebruikt zoals ook in dit geval. – Nationaal Verkeerkunde Congres 2013.

Belangenvereniging Krimwijk

De balans qua natuur van de RLR is zeer negatief t.o.v. de andere varianten (Churchillavenue, Churchill en Lelylaan boortunnel). Dit is eveneens ook in strijd met het beleid van de provincie zoals verwoord in de Ontwerp Visie Ruimte en Mobiliteit.

Antwoord PZH

De RijnlandRoute past binnen de kaders van de Visie Ruimte en Mobiliteit. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Alternatievenafweging.

Reactie Belangenvereniging Krimwijk: welles/nietes: geen antwoord op de zienswijze.

Belangenvereniging Krimwijk

De financiële onderbouwing van dit project is niet dekkend en het is de vraag of de toegezegde rijksbijdrage ook daadwerkelijk gerealiseerd gaat worden. Ook de lange termijn structurele onderhoudskosten zijn nog niet gedekt. Indien deze kosten niet geregeld en gedekt zijn, kan het PIP niet vastgesteld worden.

Antwoord PZH

Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Economische uitvoerbaarheid

Reactie Belangenvereniging Krimwijk: geen antwoord op de zienswijze.

Belangenvereniging Krimwijk

Het is onbegrijpelijk dat de RijnlandRoute een hogere geluidsbelasting produceert dan de norm toelaat, GS heeft deze norm eenvoudigweg verhoogd. Daarnaast maakt indiener zich zorgen over het realiteitsgehalte van de gehanteerde cijfers m.b.t. de geluidsproductie van de weg. Met name de berekende effecten van de tunnelmond en de afslagen op de nabij gelegen Krimwijk zijn niet te controleren. Voorgesteld wordt om een onafhankelijke deskundige de berekeningen te laten controleren.

Antwoord PZH

De berekeningen zijn door een gerenomeerd adviesbureau uitgevoerd conform het Reken- en Meetvoorschrift 2012. De onderzoeken zijn naar aanleiding van de wijzigingen in het technisch ontwerp aangepast. Uit het onderzoek volgt dat nergens de maximaal toegestane ontheffingswaarde wordt overschreden. Het vaststellen van hogere waarden kan uitsluitend na het uitvoeren van onderzoek waarbij naast reductie van geluidhinder ook afweging plaatsvindt van financiële aard. Dit betekent dat er binnen de wet ruimte is om op basis van financiële afwegingen niet alle knelpunten weg te nemen, omdat de extra kosten in relatie tot de te behalen geluidswinst onevenredig hoog zijn. Het is echter niet zo dat er binnen de wet een vrije keuze is om geen of significant lagere schermen aan te leggen, de bescherming van het individu of groepen individuen die te maken hebben met geluidsknelpunten gaat voor op bijvoorbeeld landschappelijke waarden zoals uitzicht. Slechts in uitzonderlijke gevallen waar sprake is van een breed draagvlak is het mogelijk hiervan af te wijken. Voor het overige wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Geluid

Reactie Belangenvereniging Krimwijk: dus is het oncontroleerbaar of de extra kosten in relatie tot de te behalen geluidswinst werkelijk onevenredig hoog zijn.

Belangenvereniging Krimwijk

Indiener maakt zich zorgen over de manier waarop er op het laatste moment nog wijzigingen worden aangebracht, waarvan de effecten niet zijn onderzocht, maar 'beoordeeld zijn op basis van expert-judgement'. Dit wordt ook wel 'natte vingerwerk' genoemd. Gevreesd wordt dat de berekeningen ten aanzien van fijnstof PM10 en CO2 en de invloed daarvan op de Krimwijk geen objectieve onderbouwing kennen. Voorgesteld wordt om een onafhankelijke deskundige deze berekeningen te laten controleren met medeneming van de laatste kennis op dit gebied en met de verwachte aanscherping van de Europese normen.

Antwoord PZH

Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: Luchtkwaliteit

Reactie Belangenvereniging Krimwijk: er wordt niet ingegaan op ons bezwaar en onze suggestie.

Belangenvereniging Krimwijk

Het is onjuist dat er geen aanvulling op de MER is opgesteld t.b.v. alle wijzigingen die het tracé heeft ondergaan. Tevens had er een aanvulling moeten komen wegens de mogelijke boortunnel onder de Churchill- en Lelylaan. Deze variant is hierdoor onterecht afgeserveerd als zijnde hetzelfde als de Churchillavenue. De boortunnel onder de Churchill- en Lelylaan zou een goed alternatief zijn voor de ZnB variant. Deze variant is ook goedkoper en beter toegespitst op het oplossen van de knelpunten.

Antwoord PZH

Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording: MER

Reactie Belangenvereniging Krimwijk: geen antwoord op de zienswijze

Belangenvereniging Krimwijk

Er heeft geen deugdelijke probleemanalyse plaatsgevonden bij de start van het project RLR. Hierdoor biedt de RLR geen oplossing voor het echte probleem: de knelpunten in de N206: de Lammebrug - het Lammeschansplein - de kruising Voorschoterweg/Churchilllaan - de kruising Lelylaan/Haagweg - de kruising

Haagweg/Plesmanlaan. Deze knelpunten kunnen ook met andere oplossingen opgelost worden, zonder de aanleg van de RLR. De Gedeputeerde heeft aangegeven dat deze oplossingen niet uitgevoerd kunnen worden, omdat het geld nu eenmaal al is gereserveerd voor de RLR. De aanleg van de RLR is 'geld over de balk gooien'.

Antwoord PZH

Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording:
Alternatievenafweging

Reactie Belangenvereniging Krimwijk:

Dat is nu juist het punt. In de alternatievenafweging was de boortunnel er nog niet bij. Dus geen antwoord op de zienswijze.

Belangenvereniging Krimwijk

De knelpunten bij m.n. de Lammeschans worden pas opgelost na de aanleg van de RLR. Dat gekoppeld met het gegeven dat de lengte van het ZnB tracé 2.700 meter langer is dan over de Churchillaan en Lelylaan betekent een verhoging van het sluipverkeer aldaar. Daarbij geeft het onderzoek van de heer Swertz aan dat dit tracé ruim 25% minder robuust is dan het eenvoudig oplossen van de knelpunten (Nulplus-1) en 40% minder robuust dan het Spoortracé en/of de Churchill-Lely boortunnel.

Antwoord PZH

Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoording:
Alternatievenafweging

Reactie Belangenvereniging Krimwijk:

Er wordt niet ingegaan op het feit dat het ZnB tracé 2.700 meter langer is. In de alternatievenafweging was de boortunnel er nog niet bij. Dus geen antwoord op de zienswijze.

Belangenvereniging Krimwijk

het veelvoud aan aanvullende maatregelen dat nu geregeld moet worden om de ZnB variant te kunnen realiseren, overschrijdt de beweerde meerkosten van de Churchillavenue ruimschoots. Hierom zou ook een nieuw MKBA opgesteld moeten worden en een aanvulling op de MER met een eerlijke vergelijking tussen de ZnB, Churchillavenue en Churchill- en Lelylaan boortunnel. Indien dit niet gebeurt is dit in strijd met de beginselen van behoorlijk bestuur.

Antwoord PZH

Voor de beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de thematische beantwoordingen:
Alternatievenafweging en MER

Reactie Belangenvereniging Krimwijk:

Geen antwoord op de zienswijze: in de alternatievenafweging zitten al die maatregelen nog niet in, evenals in de MER. En ook de boortunnel niet.

Wij hebben op 17 juni 2014 een zienswijze ingediend op de ontwerp tracé-besluiten A4 en A44 bij het ministerie van I&M (bijlage 8). De beantwoording sluit aan bij de beantwoording van de PZH (bijlage 9a,b,c,d). Wij concluderen derhalve dat ook het ministerie geen afdoende beantwoording heeft gegeven en spreken onze teleurstelling daarover uit. Wij handhaven dan ook onze in de zienswijze geuite bezwaren.

Tenslotte vragen wij de aandacht van de Afdeling voor de bijlage “Uitgangspunten Verkeersmodel Rijnlandroute” van 20 maart 2014 (bijlage 10). In deze onderbouwing van de verkeerprognoses voor de RLR-ZNBO staat:

Keuze voor NRM als verkeersmodel voor de RLR

De prognoses zijn opgesteld met behulp van het Nederlands Regionaal Model (NRM). Het NRM is het verkeersmodel dat wordt gebruikt voor het doorrekenen van verkeerseffecten van infrastructuur maatregelen op het hoofdwegennet. Het NRM voldoet aan het gebruiksdoel voor het maken van lange termijn verkeersprognoses en analyses van effecten van beleidsmaatregelen op verkeer en vervoer. Voor de RijnlandRoute is gebruik gemaakt van het NRM 2013 (versie West). Dit NRM heeft als basisjaar 2004 en als toekomstjaar 2020/2030.

Kwaliteitsborging verkeersprognoses

Voor het borgen van de kwaliteit van de gemaakte verkeersprognoses werkt Rijkswaterstaat volgens het Protocol NRM gebruik.

Gebruik van groeiscenario's

Bij het maken van de verkeersprognoses is het scenario Global Economy uit de scenariostudie 'Welvaart en Leefomgeving' van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving gehanteerd.

Ten eerste heeft het gebruikte NRM als basisjaar 2004 waarbij de gebruikte gegevens dus nog ouder zijn. De vraag is of deze gegevens nog gebruikt hadden mogen worden als uitgangspunten voor het inpassingsbesluit van 10 december 2014.

Ten tweede laat de door de provincie zelf gemaakte “Informatieve Presentatie aan Provinciale Staten over Trends” d.d. 6 februari 2013 in sheet 63 zien dat de bronnen van die sheet zijn: **MON/OViN/NRM**. Deze sheet laat zien dat de werkelijke ontwikkeling van de verkeersmobiliteit in Zuid-Holland bijna 22% lager ligt dan die volgt uit de hantering van het Global Economy scenario.

Daarmee levert de PZH zelf het bewijs dat het bij het opstellen van de “Uitgangspunten Verkeersmodel Rijnlandroute” van 20 maart 2014 hanteren van het Global Economy scenario uitkomsten geeft die te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid dat daardoor de validiteit van het gebruikte model wordt aangetast.

Op 24 februari 2015 heeft de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland mede namens het Bewonersgroepenoverleg Rijnlandroute waarin de Belangenvereniging Krimwijk deelnemer is, een beroepschrift tegen het besluit nr. 6759 d.d. 10 december 2014 met als onderwerp “Vaststelling Inpassingsplan Rijnlandroute” ingediend. U gelieve dit beroepschrift hier als herhaald en ingepast te beschouwen.

Wij vinden het betreurenswaardig en complicerend dat het provinciaal inpassingsbesluit en de beide daarmee volstrekt samenhangende ministeriële tracébesluiten A4 en A44 niet in een plan zijn ondergebracht. Een van de besluiten kan zonder de anderen niet bestaan. Daarom verzoeken wij de Afdeling toe te staan dat dit beroepschrift voor alle drie besluiten geldt.

Wij verzoeken de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State het besluit nr. 6759 d.d. 10 december 2014 met als onderwerp "Vaststelling Inpassingplan Rijnlandroute" te vernietigen voor zover het de nieuwe verbinding betreft tussen de A4 en de A44 door de Oostvlietpolder en Vlietland, onder Voorschoten door en door de Papenwegse en de Zuidwijkse polder. Mocht dat om procedurele redenen niet mogelijk zijn, dan verzoeken wij vernietiging van het gehele besluit.

Tevens verzoeken wij de Afdeling de provincie Zuid-Holland opdracht te geven een nieuwe MKBA te maken van het "Nul+ alternatief" die tevens inhoudt een aquaduct/brug onder/over de Vliet in de directe verbinding tussen Europaweg en Churchillaan (ook wel bypass Oostvlietpolder genoemd). Waardoor de kostbare aanpassing aan de Lammeschansbrug, die geen oplossing is van de knelpunten, vermeden wordt en jaren tijdwinst wordt geboekt.

Tevens verzoeken wij u:

- dit beroepschrift tevens te beschouwen als een beroepschrift tegen de beide vastgestelde tracébesluiten A4 en A44 en
- een voorlopige voorziening te treffen voor alle werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van de nieuwe verbinding in het PIP tussen de A4 en de A44 (de N434), voor zover die werkzaamheden een onherstelbaar verlies aan natuur- en landschapswaarden met zich mee zouden brengen.

Namens de Belangenvereniging Krimwijk,

C.A.W. Thunnissen
voorzitter

S.C. Dekkinga
penningmeester

Bijlagen bij dit beroepschrift:

1. "Beslisnotitie Verkenning RijnlandRoute versie 0.6 17.04.2005"
2. Zienswijze van de gemeente Voorschoten aan GS-PZH d.d. 2 februari 2009
3. Randstedelijke Rekenkamer brief aan PS-PZH met beoordeling van de MKBA d.d. 24 april 2008
4. Brief van Stichting "Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland" d.d. 16 januari 2008 aan onder meer GS en PS-PZH
5. "Informatieve Presentatie aan Provinciale Staten over Trends" in het kader van de vernieuwing van de structuurvisie op 6 februari 2013
6. zienswijze d.d. 3 september 2012 ingediend op de 1^e fase M.E.R.
7. Zienswijze d.d. 8 mei 2014 op het ontwerp Provinciaal inpassingsplan Rijnlandroute
8. Zienswijze d.d. 17 juni 2014 op de ontwerp tracé-besluiten A4 en A44 ministerie van I&M
- 9a. t/m d. Nota van antwoord door minister van I&M op onze zienswijze d.d. 17.06.14
10. "Uitgangspunten Verkeersmodel Rijnlandroute" van 20 maart 2014

25.02.2015

Beroepschrift van Belangenvereniging Krimwijk te Voorschoten tegen besluit nr. 6759 Provinciale Staten Zuid-Holland d.d. 10.12.2014
"Vaststelling Inpassingsplan Rijnlandroute"

pag. 12 / 12