



Belangenvereniging Krimwijk

KvK Inschrijfnummer 40445408
Ing.rekeningnummer 4.471.817

Raad van State

18 september 2015

Afdeling bestuursrechtspraak

Postbus 20019

2500 EA Den Haag

Zaaknr. 201500779/1/R6; 201501213/1/R6.

Reactie van de Belangenvereniging Krimwijk te Voorschoten op het verweerschrift van Provinciale Staten van Zuid-Holland d.d. 23 maart 2015 tegen het beroepschrift door de Belangenvereniging Krimwijk ingediend op 25 februari 2015 inzake 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 Inpassingplan Rijnlandroute" en de Tracébesluiten A4 en A44 Rijnlandroute.

Zeer geacht College,

3.1 De reactie van verweerders mist het punt waar het om gaat: door de lange duur en de fragmentatie van het besluitvormingsproces, door de gewoonte in zowel de commissie en in de vergaderingen van Provinciale Staten om vragen naar de relatie met uitgangspunten en onderbouwing van voorgaande besluitvorming af te doen als "gepasseerd station" en door de gedurende die periode viermaal veranderde "bemensing" van Provinciale Staten, was het praktisch onmogelijk voor het overgrote deel van de leden van Provinciale Staten anno 10 december 2014 om een overzicht te hebben van het hele traject van besluitvorming, vanaf de uitgangspunten van 25 november 2002 (in het "Programma van afspraken PZH/SDB/SLR van 25 november 2002") en hadden zij geen of in ieder geval onvoldoende kennis van de besluitvorming voorafgaande aan de zittingsperiode 2011-2015.

Wij bestrijden dat aan alle wettelijke vereisten is voldaan. Zoals wij onderbouwd in ons beroepschrift hebben aangegeven, is nooit een degelijke probleemanalyse noch een alle betrokken wegen omvattend verkeersonderzoek met herkomst- en bestemmingsanalyse verricht. Daarmee ontbreekt de basis onder alle verdere conclusies en wij kunnen ons niet voorstellen dat de wetgever dat als het voldoen aan de geldende wet- en regelgeving beschouwt. In de definitieve MKBA (Ecorys – 26.04.2012) komt de boortunnel in het geheel niet voor en alleen daarom al had er een nieuwe MKBA gemaakt dienen te worden en daarin opgenomen een boortunnel onder de Churchill- en Dr. Lelylaan.

Ook had een nieuwe M.E.R. gemaakt dienen te worden met het meest milieuvriendelijke alternatief: het oplossen van de knelpunten in de N206 A4-A44 en met de boortunnel onder de Churchill- en Dr Lelylaan. Deze oplossing is op 7 januari 2013 aan GS PZH als realistisch alternatief voorgesteld door een groep deskundigen op het terrein van ondergronds bouwen. Deze groep heeft onderzocht of er belemmeringen waren om de boortunnel onder de Churchill- en Dr. Lelylaan te realiseren. Daaruit bleek dat er geen belemmeringen waren. Verder bleek ook dat deze Churchill-Lelyboortunnel ruim 200 miljoen euro minder zou kosten dan de "Zoeken-naar-Balans optimaal" (ZNBO) variant. Door GS PZH is dat afgedaan met verwijzing naar hun afwijzing van de Churchill-Avenue, waarmee volstrekt voorbijgegaan werd aan de essentie van dat alternatief. Verder verwijzen wij naar ons beroepschrift en handhaven het daarin gestelde.

3.2 Verweerders pakken slechts één punt uit het totaal van onze argumenten en verschuilen zich zonder verdere onderbouwing achter in het verleden ingenomen standpunten van uw afdeling.

Zoals uw 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.

Het gebruikte N.R.M. heeft als uitgangspunt het W.L.O. scenario uit 2006 (PBL-CPB) en gaat uit van het GE-scenario. Verweerders hebben derhalve kennis genomen van de in dit WLO-scenario al geuite waarschuwingen (Samenvatting – Algemene bevindingen) met name voor overinvestering die wij hieronder citeren:

Sommige problemen worden na 2020 minder prominent

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 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.

Kans op krimp

In alle scenario's vergrijsst de bevolking; deze kan op den duur bovendien afnemen. Deze krimp zal het eerst optreden in een scenario dat uitgaat van een beperkte immigratie. In de meeste scenario's dalen het arbeidsaanbod en de werkgelegenheid na 2020. Ook de ruimtevraag kan na 2020 afnemen. Regionaal kan deze 'krimp' zich al eerder manifesteren.

Bij krimp kunnen zich langdurige overgangsproblemen aandienen, zoals leegstand en verloedering van woningen, wijken, dorpen en bedrijventerreinen. Maar krimp biedt ook mogelijkheden om de kwaliteit juist te verbeteren, bijvoorbeeld door herinrichting en ruimtelijke ordening. Ook de middelen daarvoor zijn beschikbaar; het inkomen per hoofd neemt immers in alle scenario's toe. Bij krimp kan de welvaart toenemen, doordat de druk op collectieve goederen als milieu, veiligheid en landschap, afneemt.

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.

Op 13 augustus 2012 stond in Trouw een artikel over de verbreding van de A9: "Wegverbreding leeglopende A9 stuit op kritiek"

ALWIN KUIKEN – 13/08/12, 00:00

CPB: Onderzoek of uitstel nog kan

Het aantal auto's dat over een van de duurste nog te verbreden snelwegen van Nederland rijdt, blijft ver achter bij de verwachtingen. Dat blijkt uit cijfers die Trouw bij Rijkswaterstaat heeft opgevraagd. Het gaat om de A9 in Amsterdam, de Gaasperdammerweg, tussen Diemen en Abcoude.

Tegenover 72.000 auto's per dag in 2005 rijden er nu slechts 57.000. Voor de verbreding is gerekend met een groei naar 168.000 auto's in 2030. Het Centraal Planbureau (CPB) bepleit onderzoek naar de voor- en nadelen van uitstel.

De Gaasperdammerweg telt nu nog vier rijstroken. In 2020 moeten dat er tien zijn, plus een wisselstrook voor door- gaand verkeer. Om de inwoners van de Bijlmer te ontzien, wordt ongeveer 2,5 kilometer van de weg in een halfverdi- epte tunnel aangelegd. De totale kosten: 1 miljard euro.

De aanpak van deze weg maakt deel uit van de verbreding van de A1, de A6, de A9 en de A10, nodig om de verwach- te groei van Almere te kunnen opvangen. Aanvankelijk was het idee om de A6 en de A9 bij Amstelveen via een nieu- we weg langs het Naardermeer te verbinden. Omwille van het milieu is eind 2006 besloten daar van af te zien en de bestaande weg te verbreden. Maar vorig jaar ondertekende minister Schultz (VVD, infrastructuur) het tracébesluit.

Met ruim 4 miljard euro aan kosten is de gehele wegverbreding Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA) de duurste in zijn soort. Ook andere deelprojecten, zoals de A9 bij Amstelveen en de A1 bij Muiden, kampen met tegenvallende groei. Maar nergens loopt het gebruik van de weg zó uit de pas met de prognose als op de A9 in de Bijlmer.

Volgens Rijkswaterstaat kiezen automobilisten die naar Schiphol rijden liever voor de A1 en A10, waarlangs recent spitsstroken zijn geopend. Een woordvoerder spreekt over een 'kortetermijneffect'. Op de lange termijn zal het ambi- tieuze aantal gehaald worden, zegt hij.

Het CPB denkt ook dat het er ooit van komt. Maar omdat de cijfers zo tegenvallen, zou de politiek kunnen overwegen om nog eens kritisch naar het project te kijken, zegt Gerbert Romijn, programmaleider mobiliteit bij het CPB.

In een eerder stadium raadde het CPB de aanleg af omdat de kosten niet in verhouding staan tot de baten. Ook is toen geadviseerd het plan met een lager economisch groeimodel door te rekenen. Met dat advies is toen niets gedaan, zegt het CPB.

Zo'n onderzoek kan nu niet meer, omdat de aanbesteding volgend jaar al begint. Maar voor een onderzoek naar de voor- en nadelen van uitstel is volgens het CPB nog wel tijd.

Volgens een woordvoerdster van minister Schultz is er geen enkele reden te veronderstellen dat er onnodig veel geld wordt uitgegeven. Ze erkent dat de cijfers tegenvallen, maar spreekt over 'een vertraging van de groei'. Wanneer de Gaasperdammerweg niet wordt verbreed en de overige snelwegen wel, zal rondom Amsterdam-Zuidoost een groot knelpunt ontstaan, zegt ze.

Soberdere uitvoering

In de zoektocht naar miljoenen heeft Rijkswaterstaat vorige maand al een versoberd tracébesluit ter inzage gelegd. Met name voor de A9 door de Bijlmer zijn aanpassingen te vinden. Zo wordt de tunnel acht meter smaller als gevolg van minder wisselstroken. Deze extra stroken zijn voor verkeer in de spitsrichting. Waren er aanvankelijk twee ge- pland, vanwege de tegenvallende verkeerscijfers blijft er één over. Om ook op de graafkosten te besparen, wordt de tunnel iets minder diep aangelegd.

Het CBP adviseerde toen al dat plan met een lagere economische groei door te rekenen, wat voor een verantwoordelijk handelend bestuursorgaan een vanzelfsprekendheid had moeten zijn. En een teken aan de wand dat ook voor andere grote projecten gold.

Ook het KIM – Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (onderdeel van I&M) – waarschuwt in de Mobiliteitsbalans 2012 al voor de afvlakkende groei van de automobiliteit:

“In deze editie staan we in het bijzonder stil bij de afvlakkende groei in de automobiliteit en de achtergronden daarvan, een fenomeen dat zich in verschillende rijke Westerse landen voordoet. In Nederland vlakt de toename in het autogebruik af sinds 2005. Deze afvlakking geldt echter niet voor iedereen in gelijke mate. Zo verschillen de ontwikkelingen voor bijvoorbeeld bestuurder en medepassagier, jong en oud, man en vrouw, en voor reismotieven zoals woon-werkverkeer en vrije tijd”.

In de KIM Mobiliteitsbalans 2013 wordt deze trend bevestigd.

Als meest directe voorbeeld dat verweerders kennis hadden van de grote twijfel aan het toe- passen van het GE-scenario, geldt dat de provincie Zuid-Holland zelf de bewijzen aandraagt voor de afname van de automobiliteit in Zuid-Holland, zoals wij in ons beroepschrift op pagi- na 7 uitgebreid hebben aangetoond met de dia van de provincie uit 2013.

Daarnaast is GS en PS PZH in een veelvoud aan zienswijzen, brieven en bezwaren gewezen op de volstrekt onrealistische mobiliteitsprognoses tengevolge van het GE-scenario dat zij als basis namen in hun streven het voorkeurstracé ZNBO te realiseren. In ons beroepschrift hebben wij al gewezen op de vele realistische berekeningen en benaderingen door het Bewonersgroepenoverleg Rijnlandroute, Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland, Jaap van Meijgaarden, Initiatief Burgernotitie Rijnlandroute/ir. O. Swertz, Wijkraad Stevenshof en de Leidse Milieuraad.

Inmiddels is bekend dat eind november 2015 een nieuw WLO scenario wordt uitgebracht. De projectleider drs. ir. A.G.J. Manders (PBL) liet ons vandaag weten dat:
*In de nieuwe Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (WLO) ontwikkelen de planbureaus twee rustige scenario's. Deze scenario's omvatten een bandbreedte die in het algemeen kleiner is dan in de vorige WLO. Aan de scenario's uit de eerdere studie lagen immers meer extreme veronderstellingen ten grondslag. **Het oude GE-scenario valt daarmee buiten de bandbreedte die in de nieuwe WLO wordt gehanteerd.***

Dit nieuwe WLO is een uitkristallisering van de ontwikkelingen van de afgelopen 10 jaar en is uit de aard daarvan geen nieuw gegeven. Verweerders hadden kennis van die ontwikkelingen en wisten dus dat zij door alleen het GE-scenario als uitgangspunt te nemen, zij uitkomsten gebruikten die te zeer afweken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid om valide te kunnen zijn.

Wij verzoeken uw afdeling derhalve om – gezien het gegeven dat nu vaststaat dat de validiteit van het door verweerders gebruikte NRM-model is aangetast daar de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid – 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” te vernietigen, alsmede de op dit besluit gebaseerde Tracébesluiten A4 en A44 Rijnlandroute.

Daarmee wordt een verspilling van belastinggeld van 1 miljard euro die de gezondheid van meer dan 12.000 burgers ernstig bedreigt en vele tientallen hectaren uniek natuurgebied vernietigt en nog ernstiger, geen oplossing is van het probleem, voorkomen.

De rest van onze reactie op het verweer van PZH en I&M vind u in de volgende pagina's, waarbij wij wijzen op het gebruikte NRM-model dat zoals verweerders zelf aangeven, uitgaat van het GE-scenario en het feit dat volgens verweerders: “...geen aanleiding bestond om de prognose bij te stellen of om zowel een laag als een hoog groeiscenario onderdeel te laten zijn van de besluitvorming”, wat wij en vele anderen al sinds 2012 als een aantoonbaar onjuiste opstelling onder de aandacht van verweerders hebben gebracht.

Namens de Belangenvereniging Krimwijk,

C.A.W. Thunnissen
 Voorzitter

T. Lauret
 2e secretaris

Alle verweer onder de punten 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.10, 3.11 verwijst naar het verondersteld rechtmatige gebruik van het GE-scenario. Er wordt door verweerders niet inhoudelijk ingegaan op de grieven die wij aanvoeren. Wij handhaven deze derhalve.

Geen verweer wordt gegeven op onze vragen en bezwaren ten aanzien van de luchtverontreiniging en de geluidsoverlast van de tunnelmond vanaf de aansluiting van de A4. Wij handhaven onze grieven ten aanzien van de door verweerders achteloze wijze waarop met de gezondheid van de bewoners in de omgeving wordt omgesprongen. Graag bevelen wij uw afdeling aan ook het beroepschrift van de Wijkraad Stevenshof hierbij in ogenschouw te nemen.

Ten aanzien van het verweer 3.8 betreffende onze zienswijze d.d. 8 mei 2014, moge het duidelijk zijn dat onder de kopjes "Reactie Belangenvereniging Krimwijk" de redenen worden aangevoerd waarom de beantwoording door PS PZH onjuist danwel onvolledig zou zijn. Kennelijk hebben verweerders daaroverheen gelezen, evenals bij 3.9.

Wij handhaven overigens in zijn geheel datgene datgene dat wij in ons beroepschrift hebben aangegeven.

Wij willen graag nog enkele zaken aan de orde stellen als pregnante voorbeelden hoe de besluitvorming van het voorkeurstrace "Zoeken-naar-balans-optimaal Rijnlandroute" consequent een richting is opgestuurd.

De Nut en Noodzaak en de totstandkoming van het voorkeursalternatief gaat uit van een "veronderstelling" zo blijkt uit onderstaande copieën van de "Samenvattende rapportage van de uitkomsten Verkenning Rijnlandroute" d.d. 17 april 2005, hoofdstuk 3, § 1:

3. Voorgeschiedenis

3.1 Inleiding

Uitgaande van de veronderstelling dat het in deze verstedelijkte zone van de Randstad (ook wel Delta metropool genoemd) zinvol is om parallel lopende hoofdroutes met enige regelmaat te koppelen met dwarsverbindingen, valt te overwegen om ter hoogte van Leiden een dergelijke oost-west verbinding te realiseren. Op een dergelijke wijze ontstaat als het ware een "ladder met twee sporten, te weten de N14 langs de noordrand van het Haagse en een dwarsverbinding ter hoogte van Leiden. Ten noorden van Leiden en de Kaag komen de A4 en de A44 bijeen, zodat daar geen "extra sport in die ladder zinvol is te noemen".

Op dit moment fungeert de route door Leiden (Dr. Lelylaan-Churchillaan) als de "tweede sport in de ladder functie".

Uitgaande van het bovenstaande tegen de achtergrond van de huidige en veranderende ruimtelijk-economische ontwikkeling, is het noodzakelijk een voldoende adequate infrastructuur aan te bieden, ten einde de bereikbaarheid van het gebied te garanderen en te overwegen een extra oost-west verbinding te realiseren.

GS en PS ZH gaan dus uit van een veronderstelling. Omdat wij dit destijds al te gek voor woorden vonden, zijn wij gaan zoeken naar het in onze ogen noodzakelijk onderliggende en allesomvattend verkeersonderzoek. In 1999 is door Grontmij een technische studie (simulatiemodellen) gedaan naar de verwachte verkeerskundige problematiek in de corridor Gouda-Alphen aan den Rijn- Leiden-Katwijk-Noordwijk. Copie uit hetzelfde stuk als boven:

In 1999 is door de stuurgroep Rijn Gouwe West de Verkenning Rijn Gouwe West vastgesteld. Onderdeel van deze verkenning is een onderzoek¹ 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 Zuidwestelijke Randweg (alias A11, N11 West) een oplossing biedt voor de geconstateerde (toekomstige) problematiek op het wegennet.

Deze technische studie was gebaseerd op gegevens uit de vorige eeuw en ging blijkbaar

Reactie d.d. 18.09.2015 van de Belangenvereniging Krimwijk op verweer inzake Zaaknrs. 201500779/1/R6; 201501213/1/R6

nog uit van zeer hoge economische groei (GE scenario).

De destijds al bestaande problematiek: de 7 knelpunten op de N206 vanaf de Europalaan tot en met de Plesmanlaan wordt terloops genoemd, maar er is nooit serieus onderzoek gedaan naar de effecten van het oplossen van die knelpunten. Het nee-tenzij principe is derhalve niet toegepast. Wij hebben destijds een begroting gemaakt op basis van de bekende kostenparameters verkregen van de wegenbouwers en konden concluderen dat het oplossen van de knelpunten op basis van kosten 2015 in de orde van 100 miljoen euro zou kosten.

Met betrekking tot in de realiteit verrichte onderzoeken, hebben wij alleen het door Leiden gedane SWING kentekenonderzoek in 2007 naar herkomst en bestemming van het verkeer op de bestaande "Rijnlandroute"-de N206 (Dr. Lelylaan-Churchilllaan-Voorschoterweg-Europalaan) kunnen vinden. Daaruit blijkt dat minimaal 80% van dat verkeer herkomst en/of bestemming Leiden had en dat het doorgaande verkeer A4 naar A44 per dag tussen 800 – 1.000 motorvoertuigen bedroeg en van A44 naar A4 per dag tussen 1.000 en 1.300 motorvoertuigen. Daarvoor zou de Rijnlandroute – à raison van ongeveer 1 miljard euro - dus een oplossing moeten zijn! De gemeente Leiden reageerde overigens als door een wesp gestoken toen wij nadere vragen over dit onderzoek hadden, getuige onderstaande reactie:

Quote:

++++

Van: Noordhof, Henriëtte

Verzonden: vrijdag 11 januari 2013 17:07

Aan: thun@ibd-consultant.com

Onderwerp: Kentekenonderzoek

Geachte heer Thunnissen,

U sprak in ons telefoongesprek van vanmiddag over het rapport dat u in het bezit had.

Mag ik vragen van wie u dat rapport ontvangen hebt?

Ik wil verder intern nog even afstemmen hoe we omgaan met het leveren van de gegevens.

Ik hoop het u maandag eind van de dag te kunnen leveren.

Met vriendelijke groet,

Henriëtte Noordhof

Gemeente Leiden
Sr. beleidsmedewerker
Afdeling Ruimte- en Milieubeleid
Postbus 9100
2300 PC Leiden
t: 071-5165867

Bereikbaar op maandag, dinsdag, donderdag en op even weken op de vrijdag

Unquote

Wij wachten nog steeds op de maandag waarop de gegevens geleverd gaan worden Hieruit blijkt eens te meer dat noch de gemeente Leiden, noch de provincie Zuid-Holland belang zagen in het presenteren van de realiteit.

De verantwoordelijke gedeputeerde Van Dijk heeft in de Statencommissie Mobiliteit Kennis en Economie 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 is (117 miljoen euro) alleen maar voor de nieuwe (lees N-11 West tracé) Rijnlandroute gebruikt mag worden, omdat deze er anders nooit meer zou komen. Dit heeft tot gevolg dat de burgers in en om Leiden al vele jaren in een verkeersgijzeling gehouden worden omwille van het bereiken van een in de ogen van de Gedeputeerde (en met hem Provinciale Staten) "hoger goed".

In de definitieve MKBA (Ecorys – 26.04.2012) komt de boortunnel in het geheel niet voor en alleen daarom al had er een nieuwe MKBA gemaakt dienen te worden. Wij hebben nergens steekhoudende argumenten kunnen vinden dat de kritiek van de Randstedelijke Rekenkamer achterhaald was, laat staan weerlegd. Graag brengen wij uw Afdeling de reactie van het Bewonersgroepenoverleg Rijnlandroute onder 32.2 onder de aandacht.

De in deze laatste versie MKBA gehanteerde “Ruimtelijke-economische ontwikkelingen tot 2020” zijn bewijsbaar onjuist en zijn wederom uitsluitend gebaseerd op het GE-scenario. Het RC-scenario gaf in deze MKBA een negatief saldo (Tabel 4.23). Maar dat gegeven is in de besluitvorming nooit aan de orde gesteld door GS en PS PZH. Naar verweerders hadden kunnen weten ten onrechte.

De verwijzing van verweerders naar § 4 van de inleiding van het verweerschrift voor het “grote aantal (deel)besluiten” laat onverlet de in voorafgaande periode genomen (deel)besluiten die deze vier laatste besluiten mogelijk gemaakt hebben. En het zijn met name de onvolkomenheden, onjuiste uitgangspunten en beleidsveranderingen in die voorafgaande (deel)besluiten die als “gepasseerd station” aan de statenleden werden voorgehouden. De bewijzen daarvoor – die wij gaarne in uw aandacht aanbevelen - worden in extenso verwoord in de vele zienswijzen en beroepschriften van onder meer het Bewonersoverleg Rijnlandroute, Jaap van Meijgaarden, Initiatief Burgernotitie Rijnlandroute/ir. O. Swertz, Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland, Wijkraad Stevenshof, Vlietlanden en vele anderen.

De “Nota Voorkeursalternatief” is opgesteld op 16 mei 2012. Op of rond 1 november 2012 neemt GS PZH het besluit dat er een boortunnel in het tracé wordt opgenomen.

Omdat dit een fundamentele wijziging in de uitvoeringsmogelijkheden van een eventuele nieuwe oost-west verbinding tussen A4 en A44 betekende, heeft een groep burgers met deskundigen op het gebied van ondergronds bouwen een basisverkenning uitgevoerd naar de mogelijkheid om deze boortunnel onder de bestaande “Rijnlandroute” – de N206 – uit te voeren. Daaruit bleek niet alleen dat het volstrekt uitvoerbaar was, maar ook bood dit plan een gefaseerde aanpak door op korte termijn de bestaande knelpunten op te lossen en dan, indien de boortunnel alsnog noodzakelijk zou blijken, deze eventueel zonder verdere problemen te realiseren. Door GS werd dit voorstel afgedaan als zijnde identiek aan de Churchill Avenue, wat apert onjuist is.

Pag. 5/535

INLEIDING

1. Waarom de Rijnlandroute?

Dat is exact de vraag die wij – betrokken burgers sinds 2002 – al die jaren aan de Provincie gesteld hebben. En die ook nu weer onbeantwoord blijft. De provincie gebruikt al die jaren slechts doelredeneringen en onderbouwt die ook nu weer niet met degelijk, cijfermatig en traceerbaar onderzoek naar de ontwikkeling van de verkeersstromen, herkomst en bestemming van het verkeer over de N206 – met name het verkeer gerelateerd aan de A44 en de A4, demografische ontwikkeling van “Holland-Rijnland” en recente cijfers van de ontwikkeling van de bedrijfs- en kantorenmarkt in de regio die door de Rijnlandroute zogenaamd beter bereikbaar zou worden.

Concreet vragen wij de Provincie de probleemanalyse te produceren die destijds in 2002/2003 ten grondslag heeft gelegen aan het besluit om de “Rijnlandroute” (N11-West, A11-West etc.) weer nieuw leven in te blazen, nadat de minister van V&W in 1994 besloten had deze weg uit het rijkswegenplan te schrappen omdat deze overbodig geworden was door de aanleg van de N14.