

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland  
t.a.v. afdeling Ruimte, Wonen en Bodem  
Postbus 90602  
2509 LP Den Haag

Onderwerp: zienswijze t.a.v. 2<sup>e</sup> fase MER Rijnlandroute

Datum: 2 september 2012

Geachte college,

Als bewoners van de nieuwe wijk Park Allemansgeest / Krimwijk II hebben wij gekozen voor een mooie woonomgeving met veel rust en groen. Tot onze grote schrik blijkt de N11 nu bijna door onze achtertuin te lopen. Na het lezen van de MER Rijnlandroute en enkele bijgevoegde documenten, willen wij, bewonersvereniging Park Allemansgeest, daarom graag reageren op de 2<sup>e</sup> fase MER Rijnlandroute.

Met deze zienswijze sluit onze bewonersvereniging aan bij de door het bewonersgroepenoverleg Rijnlandroute ingediende zienswijze ten aanzien van de MER en het VoPIP. In aanvulling hierop brengt onze bewonersvereniging de volgende voor onze wijk specifieke aandachtspunten naar voren.

Voor uw informatie; onze wijk Park Allemansgeest / Krimwijk II is gebouwd in de jaren 2007-2010 en ligt direct naast de gekozen voorkeurstracé “Zoeken naar Balans *Optimaal*” van de provincie, waardoor we groot belang hebben bij deze MER. Wij voelen ons geroepen om dit te benadrukken omdat in alle stukken tot op heden deze wijk ontbreekt op de kaarten en in de tekst van het hoofddocument en in de bijlagen. De luchtfoto's zijn sterk verouderd en tonen alleen grondwerk. Ook uit gesprekken vorig jaar met het door de provincie ingehuurd bureau Ecorys bleek dat zij niet door de provincie op de hoogte waren gesteld van het bestaan van deze wijk.

De wijk Park Allemansgeest bestaat uit 660 woningen, een school en kinderdagverblijf en andere voorzieningen en telt meer dan 2000 bewoners. Al deze bewoners zullen door de aanleg van de ZnB Optimaal grote overlast ondervinden en ernstig in hun woongenot worden aangetast.

Het door Provinciale Staten gekozen voorkeurstracé “Zoeken naar Balans *Optimaal*” wordt op minder dan 25 meter van onze wijk aangelegd. Door de geplande aanleg van tunnelopening direct na de kruising met het Rijn-Schiekanaal ontstaat een enorme concentratie van geluid en uitstoot van fijn stof. Ook de aanleg van een verkeersplein voor de aansluiting op de A4 leidt tot een forse toename van de geluidhinder, aantasting van het uitzicht en concentratie van fijn stof en luchtverontreinigende stoffen waar wij als bewoners dagelijks aan zullen worden blootgesteld.

In de Samenvatting 2.0 (Geografisch kaartmateriaal) is de wijk Park Allemansgeest / Krimwijk II niet opgenomen in het geografisch kaartmateriaal, tabellen, grafieken en teksten. En dat terwijl het gekozen voorkeurstracé praktisch onze wijk raakt! Dat roept toch heel veel vragen op wat betreft de zorgvuldigheid en vooringenomenheid van de provincie!

Het MER moet op grond van de Wet Milieubeheer zowel de bestaande toestand van het milieu te beschrijven als de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, in case het nu gekozen voorkeurstracé, Zoeken naar Balans *optimaal*. Nergens in het hoofdrapport noch in de bijlagen voor deze MER zijn de effecten voor onze wijk op de leefbaarheid, milieu, geluid, hinder, fijn stof en andere luchtvervuiling meegenomen! Door het ontbreken van betrouwbare gegevens over de milieueffecten op onze wijk als gevolg van het nu gekozen voorkeursalternatief voldoet deze MER in het geheel niet aan de “Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport 2<sup>e</sup> fase rapport nr 2198-111”.

Bovendien is er sprake van een groot aantal onjuistheden en grove dan wel verkeerde aannames en prognoses, die het document in zijn geheel ongeloofwaardig en onacceptabel maken. Daarmee is het 2<sup>e</sup> fase MER van onvoldoende kwaliteit om te komen tot een zorgvuldige besluitvorming door het bevoegde gezag. Door de dusdanig grote verschillen ten opzichte van de in MER beschouwde tracé-alternatieven zou er een geheel nieuwe MER moeten worden uitgevoerd! Het voldoet zeker niet om te veronderstellen dat de Zoeken naar Balans *optimaal* variant een betere evaluatie score zal opleveren dan de Zoeken naar Balans trace-alternatieven die in de 2<sup>e</sup> fase MER zijn meegenomen.

Als bovendien het door Provinciale Staten gekozen voorkeurstracé “Zoeken naar Balans *Optimaal*” de verkeersproblemen van Leiden niet oplost, waar wij als buurgemeente ook veel hinder van ondervinden, vinden wij het onbegrijpelijk worden waar de provincie mee bezig is en wordt het vertrouwen van de bevolking in de politiek wel heel erg op de proef gesteld.

Per hoofdpunt wordt in de rest van deze reactie verwezen naar paginanummer en hoofdstuk.

1. Pagina 18, Kader 2.

U stelt dat voor de uitgangspunten een Nut en Noodzaak studie uit 2007 is gebruikt. Dit document is zwaar verouderd en gebaseerd op verkeerde uitgangspunten mbt de woningmarkt, gerelateerde verkeersvolumes, economische situatie en woon-werkpatronen. 2007 was economisch gezien een topjaar op grond waarvan optimistisch zeer hoge groeiprognoses gemeengoed waren. Uit diverse recente studies blijkt dat de verkeersgroei veel trager is of zelfs tot stilstand is gekomen. Helaas moeten we constateren dat die nieuwe realiteit niet is meegenomen in de berekeningen betreffende het verkeersaanbod. In de jaren tussen 2000 en 2010 is de verkeersgroei op de N206 door Leiden (meetpunten Churchillaan-Noord en -Zuid) ca. 3 - 4 % geweest. Volgens de verkeersprognoses van de provincie groeit het verkeer in de komende 10 jaar nog met 45%, en in de komende 20 jaar met

60%. Dat zijn, afgezet tegen de historie en gelet op de prognoses van de bevolkingsgroei of –krimp en economische ontwikkelingsmogelijkheden van deze regio volstrekt onrealistische cijfers.

Tabel 1: Verkeersintensiteiten N206 op maaiveld door Leiden voor Zoeken naar Balans en Churchill Avenue, afgezet tegen basisjaar 2008 (vet), en vergeleken met telresultaten uit 1990, 2000 en 2010

	Lelylaan-Noord (t.h.v. Vierlinglaan)		Lelylaan-Zuid (t.h.v. Churchillbrug)		Churchillaan-Noord		Churchillaan-Zuid	
	<i>absoluut</i>		<i>absoluut</i>		<i>absoluut</i>		<i>absoluut</i>	
<b>Telling 1990</b> (Gemeente Leiden)					25.000		17.000	
<b>Telling 2000</b> (Gemeente Leiden)					ca. 28.000		19.200	
<b>Basis 2008</b> (RVMK)	<b>23.200</b>		<b>25.000</b>		<b>28.500</b>		<b>20.500</b>	
<b>Telling 2010</b> (Gemeente Leiden)					29.000		21.000	
	Lelylaan-Noord (t.h.v. Vierlinglaan)		Lelylaan-Zuid (t.h.v. Churchillbrug)		Churchillaan-Noord		Churchillaan-Zuid	
	<i>absoluut</i>	<i>Groei t.o.v. 2008 (%)</i>	<i>absoluut</i>	<i>Groei t.o.v. 2008 (%)</i>	<i>absoluut</i>	<i>Groei t.o.v. 2008 (%)</i>	<i>absoluut</i>	<i>Groei t.o.v. 2008 (%)</i>
<b>Referentie 2020</b>	34.200	47%	35.100	40%	41.200	45%	31.900	56%
<b>ZnB A 2020</b>	38.200	65%	39.500	58%	47.600	67%	38.200	86%
<b>ZnB 2020</b>	27.000	16%	27.200	9%	34.600	21%	24.500	20%
<b>CA 2020 maaiveld</b>	15.200	-34%	24.100	-4%	13.600	-52%	8.200	-60%
<b>Referentie 2030</b>	38.100	64%	39.200	57%	45.700	60%	34.200	67%
<b>ZnB 2030</b>	29.900	29%	30.200	21%	38.000	33%	26.200	28%
<b>CA 2030 maaiveld</b>	ca. 17.000	-27%	ca. 27.000	8%	ca. 15.100	-47%	ca. 8.800	-57%

Gelet op de enorme kosten voor de aanleg en het feit dat deze snelweg dwars door ons dorp niet voor 2020 wordt gerealiseerd, is een nieuw onderzoek naar de verkeersontwikkelingen noodzakelijk.

Ook refereert u aan een nieuwe MKBA. De nieuwe MKBA zou uitgangspunt moeten zijn van de Rijnlandroute, niet een “parallel” document.

2. Pagina 25 Figuur 3.2. “concept Masterplan”. Hier ontbreken essentiële gegevens als plaatsbepaling, referenties, aannames of details. Het is zelfs niet duidelijk welk gebied het beslaat.
3. Pagina 29 tot en met 37 (Figuur 3.3 tot en met figuur 3.7). U geeft overzichten van de verschillende opties. De daarbij gebruikte luchtfoto’s zijn zwaar verouderd. Inmiddels is naast het geplande tracé een hele wijk van 660 woningen, een school, kinderdagverblijf en zorgvoorzieningen (Park Allemansgeest/Krimwijk II) gebouwd die inmiddels geheel bewoond is. Uw voorstelling is dus misleidend en

beslissers hebben dus een verkeerd beeld gekregen van de impact van de ZnB variant op de bewoners langs de route, doordat enkele duizenden inwoners pal naast de route niet zijn meegenomen.

Berekeningen die uitwijzen, dat het gekozen voorkeurstracé “Zoeken naar Balans *Optimaal*” de voorkeur verdient boven de Churchill avenue variant kunnen de prullenbak in, als hele wijken langs de ZnB variant worden vergeten. Nu al scoort de Churchill avenue variant op alle punten betreffende milieu- en leefomgeving veel beter; het verschil met de ZnB variant wordt nog navranter ten nadele van de laatste.

4. Pagina 48, figuur 4.2. Etmaal intensiteiten

U geeft hier schematisch de verwachte verkeerstromen aan. Echter:

- a. De verkeerstoename op het traject richting Voorschoten zelf is echter ten onrechte niet meegenomen. Bijvoorbeeld: Eindoplossing N11, geeft 47 (x 1000 etmaalintensiteit) op het traject langs Noord Hofland. Via de Voorschoterweg naar Leiden buigt er 19 af volgens dit schema. De afslag A4 geeft een totale volume van 79. Dat betekent dat er  $79-19-47=13000$  voertuigen extra Voorschoten inrijden, ofwel richting centrum, of via Noord Hofland. Dit wordt nergens in het document beschreven. Deze verkeersstroom heeft een grote invloed op verkeersveiligheid, woonkwaliteit en geluidsdruk in Voorschoten en had dus meegenomen moeten worden in de MER.
- b. Een vergelijking van het Traject Zuidhoflandse polder geeft voor de N11 variant een score van 79.000 voertuigen. De ZnB optie leidt tot 51.000 voertuigbewegingen. Het verschil is 28.000 voertuigen! Het is zeer aannemelijk dat een groot deel hiervan via de aansluiting van de N11 variant op de Leidseweg twee kanten opgaat richting Voorschoten Centrum en Leiden via de respectievelijk de Leidseweg en Voorschoterweg. Als dat inderdaad zo uitpakt, is de infrastructuur hier niet op berekend en de leefomgeving zal aanzienlijk worden aangetast. Mogelijke extra kosten om dit probleem dan in goede banen te leiden moeten worden meegenomen in het kostenplaatje van de ZnB variant. Het rapport en presentatie zijn derhalve onvolledig en geven een verkeerd beeld van de milieueffecten en leefomgeving.
- c. Voor deze scenario's zijn geen huidige scenario's of nul scenario's gepresenteerd, zodat vergelijking onmogelijk is. De nul-situatie moet worden weergegeven, met een verificatie van de gebruikte modellen met behulp van de werkelijke gemeten situatie.
- d. Er is geen recente onderbouwing voor de aannames van verkeersintensiteit in dit rapport. De aannames zijn sterk verouderd en volstrekt , onrealistisch. Zie ook onder 1.

5. Pagina 55, punt 4.4 e.v.

U stelt dat verschillende simulaties problemen geven bij de verkeersafwikkeling na 2020. Er is geen onderbouwing van de uitgangspunten. In de MER gehanteerde cijfers zijn volstrekt onrealistisch. Wij zijn van mening dat de verkeerstoename

eerder 20 – 30 % lager ligt dan aangenomen in dit rapport door een combinatie van recessie, lage economische groei in de komende jaren, het achterblijven van volledige ontwikkeling van voormalig Vliegkamp Valkenburg, verdere toename in thuiswerken, vergrijzing en een blijvende verplaatsing van arbeid naar lage lonen landen.

6. Pagina 57 en Algemeen.

Uw rapport geeft stelselmatig slechte beoordelingen voor de varianten CA-G en ZnB F. Echter, dit zijn veel goedkopere deeloplossingen die ter zijner tijd dienen te worden aangevuld met oplossingen voor de zich dan (2020 – 2030) eventueel optredende knelpunten.

Er is dus geen sprake van een eerlijke vergelijking, als partiële oplossingen worden vergeleken met een andere volledige eindsituatie.

7. Pagina 58. Tabel 4.5. “Gemiddelde reistijden”

Onder meer wordt aangegeven dat een belangrijk doel van de Rijnlandroute is om de nieuw te realiseren woonwijken in voormalig Vliegkamp Valkenburg en Katwijk te ontsluiten. Echter:

a) De meeste in de tabel weergegeven relaties hebben betrekking op de tegenovergestelde rijrichting. Enkele voorbeelden zijn a1, a2, d1, e1. Om een eventuele nieuwe woonwijk in Valkenburg te ontsluiten, zullen mensen 's ochtends de wijk verlaten en zal de verkeersstroom dus in de ochtendspits de andere kant op lopen. Wij stellen dus vast dat deze tabel geen goede weergave is van de meest belangrijke verkeersstromen.

b) Gesteld wordt (alles avondspits)

Variant a2- Katwijk – A4 zuid = 66 minuten (Referentie).

Variant b2: A44 Noord – A4 zuid = 59 minuten.

Variant d2 Katwijk A44 noord = 14 minuten.

Het totaal van dezelfde route is dus  $59+14=73$  minuten. De rekenkundige opsplitsing in de tabel kost dus 7 minuten extra reistijd. Vergelijkbare verschillen zien we bij alle varianten. Wij stellen dan ook dat de uitkomsten in deze tabel een verkeerd beeld geven van de werkelijke te verwachten situatie en maken ons andermaal zorgen over de kwaliteit van dit rapport.

c) De tabel geeft geen overzicht van de huidige situatie, verkeersstromen of reistijden, die met hetzelfde model zijn doorgerekend, vergeleken met de werkelijke waarden.

Wij zijn van mening dat er geen basis is om de resultaten uit dit model als correct aan te nemen. Hiermee verliezen de resultaten met dit model hun waarde. Het bovenstaande wordt des te navranter als naast een kwestieuze kostenberekening het enige argument ten voordele van de Zoeken naar Balans variant boven de Churchill-avenue variant de modelmatige berekende doorstroming is in de verre toekomst. Als naast de verkeersprognoses ook de gehanteerde reistijden niet kloppen, wat zijn de modelmatige berekeningen dan nog waard en wat blijft er dan nog over van dit argument?

8. Blz 62. “Toekomstvastheid (spits 2020)

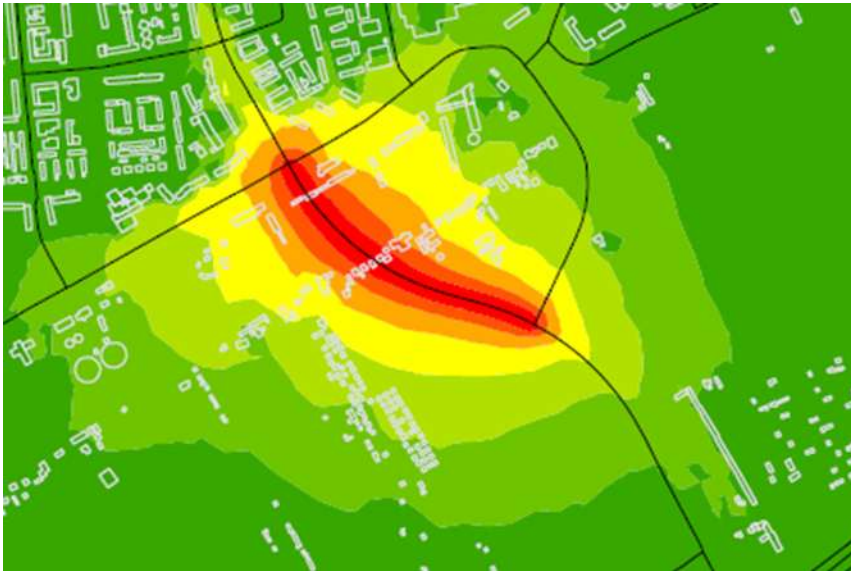
Er wordt gerekend met een toename van de verkeersintensiteit tussen 2020 en 2030 van 5 tot 10 %. Deze aannames worden niet onderbouwd. Dat zijn wel andere percentages dan de percentages die kunnen worden afgeleid uit de tabel op p.55;

zie ook de tabel hierboven in deze brief. In het Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport 2<sup>e</sup> fase rapport nr 2198-111 is bovendien verzocht de aannames kenbaar te maken. Wij verwachten dat door de verdere vergrijzing, deeltijdwerken, telewerken, en andere factoren, de algehele druk eerder af zal nemen met een procent of 15 dan toe zal nemen.

9. Blz 67 5.1 "Geluid".

- a. In het thema geluid zijn geen kaarten opgenomen met de veranderingen van de geluidsbelasting per gebied. In het Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport 2<sup>e</sup> fase rapport nr 2198-111 blz 12 is daarentegen wel verzocht de veranderingen op kaarten weer te geven. Er wordt niet vermeld waarom er geen gehoor is gegeven aan dit verzoek.

In de bijlagen zien we voor tunnelingang van de tunnelmond voor de Churchill Avenue variant een zeer hoge geluidsdruk ([78 dB?, zie bijgevoegde figuur).



We kunnen slechts raden naar de beweegredenen waarom de geluidsdruk voor de tunnelmonden van de ZnB varianten niet zijn weergegeven. Omdat er in Park Allemansgeest ook hoogbouw is en de woningen nabij de tunnelmond ook hoog zijn, zijn de simulaties op één enkele hoogte onvoldoende. Onze wijk kan ervan uit gaan dat er bij de tunnelmond van de ZnB variant op een afstand van ca. 50 meter sprake zal zijn van een vergelijkbare, zeer hoge geluidsbelasting als bij de Churchill avenue variant, die voor de nabije hoogbouw echter nog slechter uitpakt. Voor de flats in onze wijk Park Allemansgeest vlakbij de tunnelmond zal er dus heel veel overlast zijn van een open tunnelmond onder de Vliet. De tunnelbak moet aan de andere kant van de Vliet verder worden doorgetrokken om de geluidsbelasting tot een aanvaardbaar niveau terug te brengen. Daarmee worden het verschil in de kosten tussen de ZnB variant en Churchill Avenue variant natuurlijk navenant kleiner.

- b. In de bijlagen ontbreekt een geluidsdrukmeting voor onze wijk om de toename na simulatie te kwantificeren zoals die wel bijvoorbeeld voor Leiden is gegeven. Tabel 5.1 bevat daarom minder gevoelige bestemmingen dan in werkelijkheid.
  - c. U stelt dat bij verschillende locaties de wettelijke maximum geluidsnormen worden overschreden. Aangegeven wordt dat hiervoor mitigerende maatregelen mogelijk zijn. Deze maatregelen zijn echter niet doorgerekend, waardoor nauwkeurige uitspraken over de uiteindelijke geluidsbelasting niet kunnen worden onderbouwd. Voor zover we hebben kunnen nagaan, zijn ze ook niet financieel meegenomen in de kostenberekeningen. Deze mitigerende maatregelen mogen dus niet als oplossing worden aangedragen. Een vergelijking tussen varianten wordt dan immers onmogelijk. We kunnen dan ook de meest dure en geavanceerde voorzieningen gaan opvoeren als maatregelen om de doorstroming te bevorderen om de Churchill Avenue variant er op die manier beter uit te laten komen.
  - d. Er is geen rekening gehouden met geluidsproductie van en door ventilatoren die de tunnel moeten ondersteunen.
10. In het “Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport 2<sup>e</sup> fase rapport nr 2198-111” is een stuk opgenomen over de ligging van de verschillende gasleidingen. Met de aanwezigheid van deze gasleidingen is kennelijk geen rekening gehouden in de MER. Het betreft een stalen hoofdgasleiding van een diameter van 36 inch, een werkdruk van 70 bar en een wanddikte van 19,4 mm. Tevens ligt er een regionale gasleiding van 8” met een werkdruk van 40 bar en een wanddikte van 6,8 mm. Voorts ligt er in het tracé van de Leidseweg een regionale lagedruk gasleiding van 12” met een werkdruk van 40 bar en een wanddikte van 7,14 mm. De gasleidingen staan dus onder zeer hoge druk en verplaatsing, of werken in de nabijheid van deze leidingen heeft een sterk verhoogd risico voor mens, natuur en gebouwde omgeving. Door verzakking of beschadiging tijdens bouwen lopen de nabijgelegen wijken (Krimwijk I en onze wijk ) aanzienlijke risico's. Wij stellen dat de noordelijke variant van het ZnB traject veiliger en goedkoper is ( ook voor inpassingsplan). Wat de betekenis is van deze hoge druk gasleidingen en het openstellen van de ZnB variant voor het transport van gevaarlijke stoffen zal moeten worden uitgezocht. In ieder geval kruist de zuidelijke van de twee overgebleven ZnB varianten deze gasleidingen.

Het geeft toch te denken dat deze problemen met de gasleidingen niet worden vermeld en roept de vraag op of de extra kosten, die de gasleidingen met zich meebrengen wel zijn meegenomen in de kostencalculaties van de voorkeurs ZnB variant. De noordelijke variant in het ZnB traject kent deze problemen niet, maar is duurder in aanleg dan de zuidelijke ten gevolge van een veel mindere geschiktheid van de bodem. De noordelijke variant geeft wel minder geluidsoverlast. Het kostenverschil tussen de ZnB variant en de Churchill Avenue variant wordt in ieder geval andermaal kleiner, want bij de Churchill avenue variant is er in het geheel geen hinder van deze gasleidingen en het gasverdeelstation.

11. Blz 84 – 6.1 “Natuur”

U stelt dat mitigerende maatregelen makkelijk te nemen zijn. Echter, zonder omschrijving of details en wederom zonder kostenraming, zijn wij wederom van mening dat dit een loos statement is dat nader gespecificeerd moet worden, dan wel buiten beschouwing moet blijven en in ieder geval niet mag worden meegenomen in de vergelijking tussen de ZnB variant en CA variant. Zie ook punt 9c.

12. Blz 114. “Bodemverontreiniging”.

U stelt dat dit project gunstig zal zijn voor het opruimen van de te verwachten bodemvervuiling.

- a. Wij zijn van mening dat dit alleen geldt voor vervuiling in vaste vorm in de meters onder het maaiveld, waar de weg of tunnelbak komt te liggen. Die vervuilde grond zal verwijderd worden. Volgens de wet moet de bodem worden gesaneerd als ingrepen worden gepleegd in vervuilde bodem. Of het verwijderen van de grote bodemverontreiniging bij de voormalige Zilverfabriek zijn meegenomen in de calculaties voor de ZNB variant valt te betwijfelen.
- b. De grote bodemvervuiling ten gevolge van de voormalige Zilverfabriek zit echter ook in het grondwater. Zodra er begonnen wordt met bemalen, zullen de grondwaterstromen veranderen en zal de vervuiling naar de nu nog schone ondergrond en het daar aanwezig grondwater worden “gezogen” en zal de vervuiling verspreiden. Met name rond Krimwijk I, Krimwijk II, Berbice en Noord-Hofland is dit een aannemelijk scenario.
- c. Ook worden verschillende lagen doorgraven en het pompen in de ene laag kan door verticale stroming ten gevolge van een zuigende werking de vervuiling verder verspreiden naar andere grondwaterlagen en naar het oppervlaktewater.
- d. Hierbij willen wij ook graag wijzen naar een vergelijkbare situatie bij de Haagse tramtunnel. Grondwaterstromen werden door de tunnelbak afgesloten en zijn van richting veranderd waardoor op aanzienlijke afstand van de tunnelbak wateroverlast elders is ontstaan. Ook zal dus moeten worden onderzocht hoe de grondwaterstromen zich gaan gedragen als ze ineens een obstructie van honderden meters op 10 – 15 meter onder het maaiveld tegenkomen in de vorm van een tunnel.

Wij zijn van mening dat uitvoerig onderzoek nodig is om deze risico's goed in kaart te brengen voor de verschillende bouwmethodes thans onder discussie. De gedetailleerde bijlagen bij de MER geven aan dat het vervuilingsgebied en stromingsgebied gedeeltelijk overlapt met de bouwlocaties. Gedegen onderzoek zal moeten uitwijzen hoe de grondwater- en bodemvervuiling in de nabijheid van de voormalige Zilverfabriek vlak bij onze woonwijk zich zal gaan gedragen door de noodzakelijk bemaling bij de aanleg.

De kosten daarvan zijn andermaal niet in beeld, laat staan de kosten van maatregelen die noodzakelijk zijn om verspreiding van bodemvervuiling tegen te gaan. Andermaal blijkt dat kosten van de ZnB variant veel te optimistisch zijn voorgesteld en het verschil met de CA variant als sneeuw voor de zon verdwijnt.



13. Pagina 116. Demping van oppervlaktewater.  
U stelt dat gedempt water wordt vervangen door nieuw oppervlaktewater. Daar wordt in het rapport wel licht overheen gestapt. De MER geeft geen informatie over de milieueffecten van deze maatregelen. Verplaatsing van de verschillende waterpartijen kan immers van invloed zijn op milieu en natuur.
14. Pagina 133. “Autonome ontwikkelingen”.  
Gesteld wordt dat ‘toename van verkeersintensiteiten onder meer afhankelijk zijn van de daadwerkelijke realisatie van nieuwbouw projecten”. Ten aanzien van de Oostvlietpolder is een bestemmingsplan wijziging in voorbereiding, waarbij dit een open gebied blijft. Als gevolg van deze verandering, stelt u ook dat er bij alle varianten wat grotere negatieve gevolgen optreden. Wij sluiten ons hierbij aan. Echter, u kwalificeert de verschillen niet.

#### Conclusie:

De milieugevolgen van de door Provinciale Staten van Zuid Holland gekozen voorkeursvariant zijn onvoldoende onderzocht. In het bijzonder betreft dit de gevolgen voor de bewoners van onze wijk door de aanleg van een tunneltracé in de nabijheid van de hoge drukgasleiding en de tunnelmond op 50 meter van onze wijk en de aanwezige bodemverontreiniging ten gevolge van de voormalige Zilverfabriek.

We kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat het door Provinciale Staten gekozen voorkeurs-tracé “Zoeken naar Balans *Optimaal*” een ‘uitgeklede’ variant is om een positief kostenverschil te kunnen presenteren tussen deze variant en de Churchill Avenue variant. Uit het bovenstaande is duidelijk dat er niet aan te ontkomen valt dat het prijsverschil tussen het door Provinciale Staten gekozen voorkeurs-tracé “Zoeken naar Balans *Optimaal*” en de Churchill Avenue variant verdampt en de ZnB variant veel duurder zal worden dan geschetst.

Ook de modelberekeningen voor de vermeende betere doorstroming in het door Provinciale Staten gekozen voorkeurs-tracé “Zoeken naar Balans *Optimaal*” zijn op drijfzand gebaseerd.

Het team dat heeft gewerkt aan de CA variant heeft inderdaad nagenoeg tot aan het eind samengewerkt met de provincie. Echter niet meer in de laatste paar weken. Wat dat betekent laat zich raden, als men zich voorstelt dat voor doorrekeningen van partijprogramma’s het CPB in de laatste paar weken met één van de politieke partijen niet meer wil overleggen.

In het bestuursakkoord van de provincie was het door Provinciale Staten gekozen voorkeurs-tracé “Zoeken naar Balans *Optimaal*” al opgenomen. De SP is één van de coalitiepartijen en heeft met dit akkoord ingestemd. De SP heeft ten tijde van de besluitvorming in de Provinciale Staten vlak voor de zomer 2012 aangegeven tegen deze variant te zijn maar zich gebonden te voelen aan het Akkoord.

De gang van zaken roept wel de vraag op in hoeverre er sprake is van de vereiste objectieve benadering voor deze MER.

De vooringenomenheid van de provincie blijkt het meest treffend uit de zogeheten 5-minutenversie van GS voor PS betreffende *“Voorstel van GS aan PS: instemmen met de keuze van het alternatief Zoeken naar Balans als het voorkeurstracé voor de RijnlandRoute en met het voortzetten van de procedure van een inpassingsplan voor dit tracé”*. Schaamteloos worden alleen de enkele positieve elementen van het door Provinciale Staten gekozen voorkeurstracé *“Zoeken naar Balans Optimaal”* gepresenteerd; alle negatieve aspecten van deze variant worden of weggelaten of vergoelijkt. Alle punten waarop de Churchill Avenue variant (veel) beter scoort dan de ZnB variant worden niet genoemd. Dit zeldzame staaltje manipulatie en het Bestuursakkoord waarin het besluit al genomen is voordat de informatie op tafel lag, en het in een cruciale fase stoppen van het overleg met het Churchill Avenue-team wekken niet het vertrouwen dat deze MER objectief is benaderd.

Niet voor niets constateren wij dan ook dat het draagvlak geheel ontbreekt voor het door Provinciale Staten gekozen voorkeurstracé *“Zoeken naar Balans Optimaal”*. Bijna dertig (!) organisaties en verenigingen hebben zich intussen verenigd in een overleg tegen deze ZnB variant. Alle gemeentebesturen, die direct met deze weg te maken hebben, zijn eveneens unaniem tegen; alleen de gemeenteraad van Leiden heeft met een zeer klein verschil na druk van de provincie alsnog voorgestemd.

Verder sluiten wij ons zoals gezegd aan bij de zienswijze op deze MER zoals naar voren gebracht door de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland en de Brief Bewonersgroepenoverleg Rijnlandroute.

Met vriendelijke groet,

Namens de Bewonersvereniging Park Allemansgeest.

Peter Zwinkels, secretaris

Secretaris