

## **Bewonersvereniging “Het Wedde”**

Opgericht 20 maart 2011  
p.a. Het Wedde 36, 2253 RG te Voorschoten  
e-mailadres: Weddevreugd gmail.com

Voorschoten, 3 september 2012

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

Onderwerp: Zienswijze Bewonersvereniging “Het Wedde” MER 2<sup>e</sup> fase RijnlandRoute

Bijlagen:

- Toelichting bij zienswijze van de “Bewonersvereniging Het Wedde” op het Milieueffectrapport RijnlandRoute
- Zienswijze VO PIP RijnlandRoute van de “Bewonersvereniging Het Wedde”
- Notitie getiteld “Prognoses voor RijnlandRoute” (RLR) geen verantwoorde basis voor besluitvorming door ir. Jaap van Meijgaarden d.d. 13 augustus 2012.

Geacht College,

Graag maken wij van de gelegenheid gebruik een zienswijze in te dienen op het door u ter inzage gelegde Milieueffectrapport 2<sup>e</sup> fase RijnlandRoute. Op het 1<sup>e</sup> fase MER is door een aantal bewoners van Het Wedde gereageerd, te weten Pia Eckstein en Max Kuhn, alsmede een brief van een aantal bewoners van het Wedde d.d. 25 april 2010. Ik verzoek u deze zienswijzen hierbij als herhaald en ingelast te beschouwen, evenals onze reactie op de samenvatting van de interviewsessies en inpassing/landschapskaarten “Visievorming Ruimtelijke inpassing RijnlandRoute” en onze reactie op het voorontwerp Inpassingsplan RijnlandRoute. Verder sluiten wij ons ook via deze weg aan bij de zienswijze op de 2<sup>e</sup> fase MER zoals naar voren gebracht door de Gemeente Voorschoten en de zienswijze van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland, namens de gezamenlijke bewonersverenigingen, inclusief de verwijzingen in die zienswijze naar de zienswijzen van de Wijkraad Stevenshof en de zienswijzen van de Vereniging tot behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten en de heer Von der Assen. Gelieve deze voornoemde zienswijzen tevens te beschouwen als deel uitmakend van deze zienswijze.

### **Onze vereniging**

De doelstelling van de Bewonersvereniging Het Wedde is het in algemene zin behartigen van de belangen der leden, met name:

- het behouden, bevorderen en ontwikkelen van een aantrekkelijke, gezonde en veilige woonomgeving in en om het werkgebied van de vereniging, in ruime zin; behoud en herstel 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 natuurwaarden of het landschap gevolgen kunnen hebben voor het werkgebied van de vereniging;
- versterking van de woon- en leef functie van het werkgebied van de vereniging en omstreken en behartiging van de belangen van de bewoners (in algemene zin) daarbij.

Tot het werkgebied van de vereniging wordt gerekend de woonbuurt Het Wedde. In deze woonbuurt circa 130 huishoudens. Direct naast onze woonbuurt liggen het golfterrein en de sportterreinen van een drietal grote sportverenigingen. Dit zijn resp. de Honk- en Softbalvereniging "Adegeest", de Voetbal- en Atletiekvereniging "Voorschoten '97" en de Mixed Hockey Club "Forescate". Een exemplaar van de statuten van onze bewonersvereniging is desgewenst beschikbaar.

Wij, het bestuur van de vereniging, behartigen de belangen van onze leden m.b.t. hiervoor genoemde doelstelling. De leden van onze bewonersvereniging en met ons alle bewoners van onze woonbuurt, zijn zeer ernstig verontrust over de eventuele aanleg van de hiervoor bedoelde autoweg Zoeken naar Balans (ZnB) door Voorschoten. Volgens het door uw college gepresenteerde 'VO PIP' is de RijnlandRoute, in de variant 'Zoeken naar Balans Optimaal', geprojecteerd op een tracé dat ligt vlak naast onze woonbuurt. De RijnlandRoute zou komen te liggen op een afstand van slechts 90 meter gerekend vanaf de erfgronden van de woningen aan de zuidzijde van de Het Wedde. De bewoners van de Het Wedde wonen dus hetzij direct naast dan wel in de onmiddellijke omgeving van het tracé van de RijnlandRoute door Voorschoten. De sportterreinen van drie grote sportverenigingen en het golfterrein liggen zelfs óp en ook direct naast dit tracé. Kortom, wij zijn allen direct belanghebbenden en door de eventuele aanleg van de hier bedoelde autoweg worden wij zeer benadeeld en derhalve buitengewoon in onze belangen geschaad.

Onze standpunten en bezwaren ten aanzien van de RijnlandRoute zijn overigens niet nieuw, of van vandaag of gisteren. Want van meet af aan is er een breed maatschappelijk verzet geweest tegen het voornemen van de Provincie Zuid-Holland om in en door onze woon- en leefomgeving een nieuwe autoweg, te weten de RijnlandRoute, aan te leggen. Wij hebben dat aan uw college bij meerdere gelegenheden in woord en geschrift kenbaar gemaakt. Eveneens is bij meerdere openbare gelegenheden meer dan duidelijk geworden dat er niet of nauwelijks maatschappelijk draagvlak is bij o.a. de inwoners van Voorschoten, Leiden-Stevenshof, Wassenaar en Zoeterwoude.

Onderstaand geven wij eerst onze reactie in algemene zin op proces van besluitvorming, de gebruikte methodiek en inhoud van het MER. Vervolgens gaan we in op de (mogelijke) impact van de voorkeursvariant ZnB voor onze wijk. In de bijlage, die we hebben gebaseerd op de bijlage bij de zienswijze van de Wijkraad Stevenshof gaan we meer specifiek in op de MER en de Nota Voorkeursalternatief.

### **Proces besluitvorming, methodiek en inhoud MER**

Het gaat hier om een ingrijpend en kostbaar infrastructuurproject. De keuze voor het uitvoeren van het project, het bijbehorende tracé en de inpassing daarvan dient uiterst zorgvuldig te verlopen.

#### *Evenredigheidsbeginsel*

Het 2<sup>e</sup> fase MER (en ontwerp inpassingsplan en nota voorkeursalternatief) is geen goede basis voor zorgvuldige en wettelijk juiste besluitvorming over de noodzaak van het project en de keuze voor het tracé. Essentiële objectieve en kwantitatieve informatie over gehanteerde uitgangspunten-/grondslagen en kwantitatieve en onderbouwde toetsing van criteria als bereikbaarheid, robuustheid, toekomstvastheid, probleemoplossend vermogen, budget en kosten (b.v. achtergrondrapport Kosten bij de MER) ontbreken, reële en belangrijke alternatieven zoals een tracé met een geboorde tunnel en nulplus alternatief zijn niet onderzocht. Eenvoudige kosteneffectieve maatregelen om de doorstromingsproblematiek te verbeteren en de verkeersknelpunten op te lossen zijn realistisch in de periode tot 2020 en hadden dus onderdeel moeten zijn van het referentiealternatief 2020 (en eveneens in nulplus alternatieven en variant ZnB-A). Nu dit niet is meegenomen in de MER is dit een ernstige tekortkoming : de referentiesituatie wordt slechter voorgesteld dan zij is, waardoor het probleemoplossend vermogen van (met name) Zoeken naar Balans ernstig wordt overschat. Daarom constateren wij strijdigheid met het evenredigheidsbeginsel.

### *Onvergelijkbare alternatieven*

De wel onderzochte varianten in de MER zijn volstrekt niet vergelijkbaar qua b.v. functionaliteiten (CA als tunnel aansluitingen op het lokale wegennet versus ZnB op maaiveld bij Stevenshof en in een open bak door Voorschoten, vlak langs onze wijk, maar zonder aansluiting in Stevenshof en Voorschoten). Het gekozen tracé ZnB (O) is niet in het MER onderzocht, richt onevenredig veel schade aan en biedt in onvoldoende mate een oplossing voor de verkeersknelpunten (in Leiden).

Wij maken bezwaar tegen het wijzigen van uitgangspunten en het gebruiken van steeds andere doelstellingen in de MER rapporten (1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> fase) en de Startnotitie RijnlandRoute, 11 december 2008. Wij vragen u het MER qua doelstelling en toetsing zodanig aan te passen dat het betrekking heeft op de regio Holland Rijnland (COROP gebied Leiden en Bollenstreek) en in ieder geval zodanig dat ook de (verbetering van) de leefbaarheid in Voorschoten en Leiden Zuid als doel wordt meegenomen. Voor een nadere toelichting op dit aspect verwijs ik u naar de zienswijze MER RijnlandRoute van Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute op 2<sup>e</sup> fase MER. Gelieve deze zienswijze tevens te beschouwen als deel uitmakend van deze zienswijze.

### *Onvolledige voorinformatie en uitgangspunten*

In het MER wordt veelvuldig aangehaald dat een aantal onderzoeken nog moeten plaatsvinden. De commissie MER heeft de 2<sup>e</sup> fase MER nog niet getoetst. Ook tegen de niet navolgbare beschrijving van effecten van de varianten en alternatieven in plussen en minnen en de saldering daarvan maken wij bezwaar: hierdoor zijn verschillen niet inzichtelijk en is er geen inzicht in de effecten per wegvak en de gevolgen daarvan voor onze wijk. Bovendien wordt bij het ene aspect/variant wel mitigerende maatregelen in de MER meegenomen en bij het andere aspect/variant niet.

### *Ondemocratisch en strijdig met zorgvuldigheidsbeginsel*

Daardoor is de beoordeling in het MER en de besluitvorming van Gedeputeerde Staten over de varianten en de afweging die plaats heeft gevonden om te kiezen voor de voorkeur ZnB Optimaal (O) in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel en niet democratisch controleerbaar/verifieerbaar en voorbarig. In een zorgvuldig besluitvormingsproces waren alle reële varianten alsmede een nulplus-alternatief op vergelijkbare wijze uitgewerkt en was ZnB (O) eerst in het MER opgenomen en waren de resultaten van de MER studie met alle onderliggende onderzoeken, de toetsing door de MER commissies alsmede de reactie hierop van belanghebbenden zoals onze wijkbewoners afgewacht alvorens een keuze te maken voor een voorkeurs-tracé. Vervolgens had voor dat tracé een voorontwerp inpassingsplan kunnen worden opgesteld met daarin een voldoende uitgewerkte toelichting. Op dit moment zijn er nog zoveel hiaten in het MER en de onderzochte varianten, het VO PIP dat het op dit moment niet goed mogelijk is om adequaat te reageren.

Voor meer detail op bovenstaande reactie verwijzen wij naar de zienswijzen van de gemeente Voorschoten; de Stichting Behoud Rijnland; de Wijkraad Stevenshof en van de Vereniging tot behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten en de heer Von der Assen.

### **De impact van het voorkeursalternatief ZnB (O) op onze wijk**

De voorkeurskeuze van de provincie voor het tracé ZnB Optimaal is in een open bak vlak langs onze (en aangrenzende woonwijken in Voorschoten en Leiden), terwijl er voldoende volwaardige en betere alternatieven zijn (te weten het oplossen van de bestaande knelpunten door no regret maatregelen; de Churchill Avenue of een volledig geboorde tunnel tussen A4 en A44). Dit is voor ons onbegrijpelijk en onaanvaardbaar. De variant ZnB is een nieuwe weg, waar nu geen weg is. Waar het nu rustig en groen is, waar nu sportvelden zijn en een golfbaan, met grote aantallen hardrijdend verkeer zowel overdag als 's nachts en zal een grote en onaanvaardbare aantasting betekenen van ons leef-, woon, werk- en recreatie milieu en kwaliteit. De ZnB zorgt voor grote negatieve impact op de luchtkwaliteit, de geluidsbelasting, de lichthinder, onze gezondheid en de veiligheid e.d. in onze wijk en dat terwijl ZnB de bestaande verkeersknelpunten in Leiden niet oplost en de bereikbaarheid van onze wijk juist verslechterd. De overlast van geluid en gezondheidsschade van geluid en luchtverontreiniging zal nog groter zijn vanwege de stevige zuidwesten – tot westenwind die vanaf de weg rechtstreeks onze wijk in waait. Overigens kunnen

wij niet met elkaar verenigen dat het effect van tunnelmonden bij CA sterk negatief beoordeeld wordt, dat er in ZnB een tunnelmond vlak bij onze wijk komt en dat dat kennelijk geen punt van overweging is. De variant Zoeken naar Balans zal onze gemeente Voorschoten doormidden splijten en de dorpsgemeenschap in tweeën delen. Een groot aantal sportvelden, het golfterrein naast onze wijk en de volkstuinten zullen moeten verdwijnen en het historische landgoed Berbice zal worden aangetast. Er zal grote en onherstelbare schade worden aangericht op natuur en landschap in de ons omringende polders (Papenwegse- en Oostvlietpolder). De recreatieve waarde van het recreatiegebied Vlieland zal aanzienlijk verminderen. Voor onze bewonersvereniging is nut en noodzaak van een nieuwe autoweg door onze woon- en leefomgeving volstrekt niet aangetoond. Sterker nog, de recente ontwikkelingen in verkeersintensiteit geven aan dat in de verkeersmodellen van achterhaalde uitgangspunten is uitgegaan.

Hieronder gaan wij nader in op een aantal specifieke (milieu)thema's.

### *Geluid*

De geluidsbelasting op de eerstelijns bebouwing van ZnB is hoger dan de maximale ontheffingswaarde van 58 Decibel zodat wettelijke geluidsknelpunten zullen ontstaan. Bovendien verwachten wij dat ontheffing wettelijk niet toelaatbaar is, vanwege voldoende goede alternatieven. Verderop lezen wij dat door een combinatie van maatregelen de geluidsbelasting moet worden verlaagd om tot de maximale ontheffingswaarde te geraken. Noch in de MER rapporten noch op andere wijze kunnen wij nagaan hoe de situatie in werkelijkheid zal zijn na aanleg van de weg. Dit bevreemd ons. Te verwachten valt een enorme toename van de geluidsbelasting, die nog versterkt wordt door de ligging van onze wijk naast de "tunnelmond/opening" van de weg onder het spoor en de overwegende zuidwestenwind, en die mogelijk alleen kan worden beheerst door de aanleg van ons uitzicht verpestende geluidswallen en – wanden. Dat GS en de Staten een tracékeuze maken zonder dat voor belanghebbenden duidelijk is of genoemde voorzieningen ervoor zorgen dat aan de wettelijke (minimum) normen wordt voldaan achten wij als onverantwoorde besteding van schaarse overheidsmiddelen in deze tijden van crises en aldus en wederom als een ernstige vorm van onbehoorlijk bestuur. In dit verband verwijzen wij overigens nog even naar het verbod in Nederland om een huis te bouwen binnen 300 meter van een snelweg. Dat het omgekeerde, ofwel een snelweg aanleggen op 90 meter van een woonhuis, nog steeds wel is een merkwaardige discrepantie in de wetgeving. Een competente en waardige bestuurder zou hier fatsoenshalve evenwel rekening mee houden. Wij beschouwen de Geluidkaart 2008 van het RIVM vastgestelde indicatie goed als nulmeting. Deze geluidskwaliteit dient wat ons betreft tenminste op dat niveau te worden gehandhaafd.

### *Luchtkwaliteit*

Wat betreft luchtkwaliteit verwachten wij eveneens zeer groot en onacceptabel nadeel, gegeven de ligging van de woningen in Het Wedde vlakbij de ingang naar het viaduct of tunnel onder het spoor Leiden-Den Haag. Dat het VOPIP-RR in de conclusie (par. 5.3.2.) weliswaar een toename van gevoelige objecten noemt maar daarover vervolgens opmerkt dat wegaanleg uitvoerbaar is vinden wij onbegrijpelijk. Zo konden wij niet nagaan in de MER rapporten hoe deze conclusie tot stand is gekomen, te meer daar wij uit het achtergrondrapport Lucht, versie 2.0 d.d. 27 april 2012 staat dat de onderzoekers voor het tracégedeelte langs Het Wedde slechts van één meetpunt zijn uitgegaan. Dat er een aanzienlijke verslechtering zal optreden wordt overigens wel erkend, met name voor de gebieden rond tunnelmonden, waartoe onze woonwijk moet worden gerekend. Ten onrechte zijn in het MERR 2<sup>e</sup> fase de effecten van fijn stof PM 2,5 en ultrafijn stof PM 0,1 niet onderzocht. Wij verwachten daarvan groot nadeel voor de bewoners van Het Wedde, bestaande uit gezondheidsklachten voor bewoners en vervuiling van de leefomgeving.

## *Lichtvervuiling/hinder*

Op dit moment ondervinden wij aan de zuidzijde van de wijk geen vorm van lichthinder, omdat het golfterrein 's avonds niet verlicht is. Met de aanleg van de ZnB in een open bak zal sprake zijn van een grote toename van lichthinder. Immers, uit veiligheidsoverwegingen kan het niet anders zijn dan dat een dergelijk wegtraject goed verlicht wordt. Daarvoor zullen dan metershoge verlichtingsmasten moeten worden geplaatst. Hoe dit zou gaan uitwerken voor wat betreft de uitstraling van die wegverlichting naar de naastliggende (woon)omgeving is onduidelijk. In ieder geval zal die wegverlichting branden gedurende de schemer- en de nachtelijke uren. En juist in die nachtelijke uren ontstaat de lichthinder voor de mensen die wonen aan de zuidelijke buitenrand van de Het Wedde. De hoofdslaapkamers in die woningen zijn vrijwel allemaal aan die kant van woningen gesitueerd. Verder willen wij ook wijzen op de nadelige gezondheidseffecten van lichthinder of ook wel "lichtvervuiling" genoemd alsmede de economische gevolgen door verminderde arbeidsproductiviteit.

In toenemende mate wordt er terecht meer aandacht besteed voor onderzoek naar de gevolgen van lichtvervuiling. Vast staat dat het grote invloed heeft op de flora en fauna. Evenzo evident is de invloed op mensen. Directe gevolgen zijn o.a. verstoringen van ons waakslaapritme en de biologische kalender met alle gevolgen van dien. Een ander erg vervelend gevolg voor mensen is het verminderd aanmaken van 'Melatonine'. Dit hormoon wordt in ons lichaam aangemaakt wanneer het donker is. Melatonine heeft een remmend effect op kwalijke processen zoals het ontstaan van kanker. Hiermee wordt de kracht van het menselijk afweersysteem ernstig ontregeld. Vele onderzoeken ondersteunen deze conclusie. Recent was nog in het nieuws de constatering dat vrouwen die in nachtdiensten werken 1,5 maal zo veel kans hebben op borstkanker dan vrouwen die in dagdienst werken. Ook om deze redenen is de aanleg van de RijnlandRoute door onze woonomgeving in een open bak onacceptabel.

## *Bodem*

Wat betreft bodemkwaliteit verwachten wij nadeel voor onze woningen als gevolg van grondwateroverlast als gevolg van de aanleg van open/gesloten tunnelbakken (zie VOPIP-RR par. 5.3.2.) . Het Wedde is gebouwd in het veengebied tussen de oorspronkelijke strandwallen en als zodanig zeer gevoelig voor verstoringen in de grondwaterstand. Dit kan leiden tot mogelijke schade voor onze huizen, waar vooraf nader onderzoek naar dient te worden verricht.

## *Cultuur en landschap*

Wij maken ons als bewonersvereniging grote zorgen over de ingrepen in het landschap die het aanleggen van de RijnlandRoute met zich meebrengt. Niet alleen het gebied rond landgoed Berbice wordt getroffen, ook het open poldergebied aan de andere zijde van de spoorbaan zal onherkenbaar worden. Bewoners van Het Wedde kunnen tot nu toe genieten van de weidsheid van de polders en er recreëren voor zover mogelijk en gepast (kanovaren, schaatsen, etc.). Onze vereniging sluit zich aan en onderschrijft de meer specifieke zienswijzen die door meer direct betrokkenen zullen worden gedaan over dit onderwerp.

## *Externe Veiligheid*

Het VOPIP-RR verschaft duidelijkheid over de voornemens om de RijnlandRoute te benutten voor het overnemen van het transport van gevaarlijke stoffen van de Utrechtsebaan in Den Haag en het zuidelijk gedeelte van de A4 (zie par. 5.6.2). Aan de hand van de wettelijke modellen voor risico beoordeling concludeert de auteur van het VOPIP-RR dat de planontwikkeling niet van noemenswaardige invloed is op de hoogte van het plaatsgebonden risico. Men verwijst daarvoor naar berekeningen in de 2e fase MER die voor ons als bewoners volstrekt onnavolgbaar zijn. Wij maken bezwaar tegen de conclusie in het MER dat als het vervoer van gevaarlijke stoffen over Zoeken naar Balans zou rijden, in plaats van op de Utrechtse baan er in de bebouwde kom van Voorschoten geen sprake is van een te hoog groepsrisico. Het groepsrisico in Voorschoten dient

apart te worden getoetst aan de wet. Wij constateren dat in een open bak dicht langs onze woningen, zonder op- en afritten, gebruikt gaat worden voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Volstrekt onduidelijk hierbij is hoe de hulpdiensten adequaat kunnen optreden bij ongelukken en calamiteiten bij deze soort vervoer. Door het ontbreken van op- en afritten zal de plaats des onheils namelijk niet tijdig bereikt kunnen worden, omdat ver moet worden omgereden. Of en hoe hier rekening is gehouden met de toename van groeps- c.q. Plaatsgebonden risico's is voor ons als bewoners volstrekt onnavolgbaar. Volslagen onverantwoordelijk om zo'n situatie in een dichtbevolkt gebied te creëren. Onze conclusie is dat deze ontwikkeling groot nadeel voor onze leefomgeving zal betekenen ten opzichte van de huidige situatie. Wij maken daarom bezwaar tegen deze voornemens.

### *Natuur*

Voor dit onderdeel sluiten wij ons aan en verwijzen wij naar de specifieke zienswijzen mede namens ons naar voren gebracht door andere vertegenwoordigers van ons bewonersgroepen overleg en met name die van de Vereniging tot behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten en de heer Von der Assen. Wat ons hogelijk verbaasd heeft is de conclusie dat enerzijds de informatie in het MER nog ontoereikend wordt geacht (zie par. 5.8.3) anderzijds verwacht wordt dat het aspect ecologie uitvoerbaarheid niet in de weg zal staan.

### **Conclusie**

Het besluitvormingsproces om te komen tot een voorkeursvariant en essentiële omissies en gebrek aan informatie in de 2<sup>e</sup> fase MER en de inspraakprocedure zijn in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel, het doel van de milieueffectrapportage en de wettelijke eisen. Het MER biedt onvoldoende basis voor een tracékeuze en een goede en objectieve vergelijking tussen relevante tracés. Belangrijke alternatieven zoals een tracé met een geboorde tunnel, een nulplus alternatief en andere relatief eenvoudige verbeteringen aan het wegennet zijn ten onrechte niet onderzocht. Daardoor is geen sprake van een democratisch verifieerbare belangenafweging en – inspraak noch van een goede toetsing op de doelstellingen en zijn wij direct en onevenredig in onze belangen geschaad. Deze inspraakronde is daardoor voor ons, en de Provincie slechts van beperkte waarde.

De variant Zoeken naar Balans voldoet niet aan de doelstellingen van de RijnlandRoute, in ieder geval niet aan de doelstelling om de leefbaarheid te verbeteren en de bestaande verkeersknelpunten op te lossen. De leefbaarheid in Voorschoten wordt ernstig verslechterd. De verkeerstromen op de bestaande N206 door Leiden zal niet verminderen door de aanleg van ZnB, maar neemt door de gekozen uitgangspunten zelfs toe.

Gelet op de enorme (potentiele) impact van de RijnlandRoute op de gezondheid en leefbaarheid in onze wijk, ons dorp, de ruimtelijke ordening en natuur en landschap en de zeer hoge kosten en daarnaast planschade voor onze huizen verzoeken wij de provincie terug te komen op hun besluit voor het voorkeursalternatief ZnB (O) en zorg te dragen voor een correcte en zorgvuldige procedure, alle noodzakelijke wettelijk/beleidsmatig vereiste verifieerbare en kwantitatieve/objectieve informatie over relevante en qua functionaliteit vergelijkbare tracés (in ieder geval de geboorde tunnel en nulplus-alternatief) inclusief bijbehorende mitigerende en compenserende maatregelen. Op basis daarvan kan een adequate en democratische belangenafweging plaatsvinden tussen vergelijkbare alternatieven en vervolgens een ontwerp inpassingsplan worden uitgewerkt.

Meer specifiek:

- verzoeken wij u om een nieuwe MER te maken en om daarbij de te beschouwen varianten op een evenwichtige wijze te optimaliseren;
- belangrijke alternatieven zoals een tracé met een geboorde tunnel, een nulplus alternatief en andere relatief eenvoudige verbeteringen aan het wegennet, inclusief de no regret maatregelen alsnog in het MER te onderzoeken;

- alle MER onderdelen die afhankelijk zijn van verkeersintensiteiten en de MKBA opnieuw te maken op basis van het RC scenario;
- een realistische ontwikkeling mee te nemen van wonen, bedrijfsontwikkeling en verkeer, rekening houdend met recente ontwikkelingen van anders werken en van leegstaande kantoorpanden;
- eerlijke en onderbouwde scores toe te kennen en helder te maken hoe verschillende aspecten gewogen worden.
- Zoeken naar balans is ontworpen voor rijksnelheden tot maximaal 100 km per uur, terwijl volgens de MER en het voorontwerp inpassingsplan een maximum snelheid gaat gelden van 80 km per uur. Dat betekent feitelijk dat er streng gehandhaafd zal moeten worden op de maximum snelheid van 80 km/uur of dat in het MER moet worden gerekend met een rijksnelheid van 100 km/uur, met alle extra milieubelasting en hinder tot gevolg;
- verzoeken wij u een beoordelingsmethode toe te passen die recht doet aan de huidige staat per gebied, zowel voor onze wijk als andere wijken en gebieden. In dat verband bevelen we tevens aan om nulmetingen uit te voeren om t.z.t. de effecten te kunnen evalueren;
- We verzoeken u een aantal leefbaarheidsaspecten zoals barrièrewerking, schade van natuurlijke verbinding met Voorschoten-dorp, verdwijnen sportfaciliteiten in de (nieuwe) MER mee te nemen en deze hierop aan te passen;
- uit het oogpunt van democratische controlebaarheid verzoeken wij u ook alle onderliggende studies bij de MER uitgebreid te laten screenen door onderzoeksbureaus die tot nu toe niet betrokken zijn geweest bij de studies;
- wij verzoeken u in de berekeningen van de geluidbelasting en luchtkwaliteit en gezondheidsschade op onze wijk rekening wordt gehouden met: de toename van geluid en verslechtering van de luchtkwaliteit door de westenwind, de accumulatie en toename door de "tunnelmond/opening" onder het spoor, de algemene accumulatie van geluid en luchtverontreinigende stoffen, o.a. door treinlawaai en vliegtuiglawaai en geluidhinder van A44 en A4; alsmede de daadwerkelijk gemeten geluidbelasting en luchtkwaliteit in onze wijk voor en na aanleg van de ZnB.

Wij stellen hiermee vast dat de MER 2<sup>e</sup> fase niet voldoet aan de wettelijke eisen, zoals verwoord in het tussentijds toetsingsadvies van de Commissie MER over de MER 2<sup>e</sup> fase.

Graag ontvangen wij beargumenteerde reacties van uw college ten aanzien van de door ons gemaakte opmerkingen, getrokken conclusies en gestelde vragen.

Hoogachtend,

Namens de bewonersvereniging Het Wedde,

Pieter van Dijken

Pia Eckstein

Voorzitter

secretaris





## Toelichting bij zienswijze van de Vereniging Het Wedde op het Milieueffectrapport RijnlandRoute

In onderstaande tabel zijn puntsgewijs per paragraaf van het Hoofdrapport MER onze opmerkingen over onzorgvuldigheden en tekortkomingen opgenomen. De linker kolom bevat een verwijzing naar de vindplaats in het hoofdrapport, de rechter kolom bevat de opmerkingen naar aanleiding van de betreffende passage. Daar waar van toepassing wordt verwezen naar informatie uit de het MER-rapport eerste fase, achtergronddocumenten bij het MER en andere rapportages en beleidsstukken.

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
H2: Het MER in z'n context	
2.1 Doelstellingen (p. 17)	<p>1. Objectieve, toetsbare normen voor doelbereik ontbreken Voor de goede beoordeling of de doelstellingen gehaald worden is het noodzakelijk dat problemen en doelen helder en eenduidig zijn beschreven, en dat daaraan objectieve, toetsbare normen gekoppeld worden. Een dergelijke beschrijving en normering ontbreekt in dit rapport, maar ook in alle eerdere rapporten en notities. Een goed voorbeeld van zo'n toetsbare norm zijn bijvoorbeeld de kwaliteitseisen per wegcategorie zoals gesteld in het PVVP (2004).</p> <p>2. MER en Nota Voorkeursalternatief maken geen onderscheid tussen toetsing op doelbereik en toetsing op milieueffecten. Daar waar doelstellingen een 'verbetering' of 'vermindering' van een gesignaleerd probleem beogen, kan dit alleen getoetst worden door de situatie waarin het probleem optreedt (het heden of een dicht daarbij liggend basisjaar), te vergelijken met een toekomstige situatie waarin maatregelen zijn genomen. De toetsing op doelbereik vindt dus plaats door vergelijking van de situatie voor en na maatregelen. Per definitie zijn dit verschillende jaren. In dit geval bijvoorbeeld 2008 (basisjaar van het verkeersmodel) en 2020 of 2030. Toetsing op milieueffecten vindt plaats door in eenzelfde referentiejaar (gelegen in de toekomst, in dit geval 2020 of 2030) de effecten van verschillende pakketten maatregelen te vergelijken met een 'nul'-alternatief. Een dergelijke toetsing levert per definitie een andere uitkomst en dient een ander doel dan toetsing op doelbereik.</p> <p>Het Advies Richtlijnen 2e fase schrijft o.a. voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Een onderscheid te maken tussen doelbereik en milieueffecten (p. 10, §2.3)</li> <li>• De alternatieven te toetsen aan de (verkeers-)doelstellingen van het voornemen (p. 11, §2.3.1)</li> <li>• Aan te tonen dat een significante verbetering van de leefbaarheid kan worden gerealiseerd (p. 11, §2.3.3)</li> <li>• Aan te geven of bij bestaande saneringssituaties de geluidsbelasting kan worden teruggedrongen tot de saneringsdoelstelling (p. 13, §2.3.3 Geluid)</li> </ul> <p>Nu de provincie dit heeft nagelaten is op deze punten een tekortkoming te constateren t.o.v. de richtlijnen.</p>
Kader 2: Nut en noodzaak (p. 18)	<p>3. Nut en noodzaak van een nieuwe verbinding zijn niet aangetoond</p> <p>Belangrijk is om hier ook te vermelden dat de conclusie van de Randstedelijke Rekenkamer in 2008 was dat de noodzaak van een volledig nieuwe wegverbinding niet vaststond op basis van de MKBA (2008) en Nut- en noodzaaknotitie (2007). Ook op basis van de eerste</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<p>fase MER is niet vastgesteld dat er een volledig nieuwe wegverbinding zou moeten komen: er zijn immers ook varianten meegenomen die geen nieuwe verbinding realiseren.</p> <p>Ook de onterecht niet vermelde IBHR-studie komt tot de conclusie dat meerdere oplossingsrichtingen bestaan met groot probleemoplossend vermogen, waaronder ook een variant 'Holland Rijnland in het groen' die een ingrijpende opwaardering van de bestaande N206 inhoudt. In het voorkeursbesluit van de minister naar aanleiding van het IBHR-rapport wordt zelfs ingezet op het nemen van 'no regret'-maatregelen en het pas na 2020 aanleggen van de verbinding A4-A44.</p> <p>NB: de ondertitel van het MER-rapport tweede fase 'Een nieuwe oost-westverbinding tussen de A4 en Katwijk' is dus apert onjuist.</p> <p>4. Zevensprong van Verdaas niet correct toegepast</p> <p>In de richtlijnen (Advies Richtlijnen 2009) is opgenomen dat nut en noodzaak van de RijnlandRoute verder dient te worden uitgewerkt aan de hand van de Zevensprong van Verdaas. Hierdoor wordt duidelijker welk mobiliteitsprobleem de RijnlandRoute moet oplossen. In de reactie van de Wijkraad Stevenshof op het MER eerste fase wezen wij er al op dat de toepassing van de Zevensprong niet correct is uitgevoerd. Allereerst is het van belang om voor het bepalen van de omvang van het probleem met de juiste uitgangspunten rekent. Ten opzichte van de door u aangehaalde nut- en noodzaaknotitie uit 2005 is het inmiddels duidelijk dat de groei in aantal banen, kantoren e.d. veel minder is dan waar u van uitgaat. Ten aanzien van de mobiliteitsgroei wordt ook door de provincie Zuid-Holland geconstateerd dat deze sinds 2005 tot stilstand is gekomen of zelfs afneemt. Dan is het volstrekt onterecht om nog te rekenen met een groei van tientallen procenten tot 2020/2030. Maatregelen uit sprongen 1 tot en met 4 (zoals prijsbeleid, fietsbeleid, mobiliteitsmanagement, Zuidvleugelnet e.d.) zullen waarschijnlijk uiteindelijk niet voldoende zijn (wat aannemelijk is), maar dragen op zich wel bij aan oplossing van het probleem en hoort u derhalve mee te nemen in de referentiesituatie. Wij constateren dat de in de tweede fase MER geselecteerde varianten deels in sprong 5 (ZnB-A), deels in sprong 6 (Nulplus 3, Churchillavenue en varianten daarop) en deels in sprong 7 (Zoeken naar Balans, N11-West) vallen. U dient alternatieven in de volgorde van ingrijpendheid af te wegen. Ons inziens blijkt uit de onderzoeken overduidelijk dat u geen maatregel uit sprong 7 nodig heeft om het door u beschreven probleem meer dan voldoende op te lossen.</p>
Kader 3: Terugblik op formele stappen (p. 18)	<p>5. MER bevat niet alle te onderzoeken varianten</p> <p>Geconstateerd wordt dat met het besluit over de Nota Voorkeursalternatief ook een aantal moties is aangenomen die opdragen om nog onderzoek te doen naar een aantal forse wijzigingen ten opzichte van het voorkeurstracé 'Zoeken naar Balans optimaal'. Daaronder ook voorstellen die de gekozen variant ingrijpend wijzigen, bijvoorbeeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• een alternatief voor de bypass Oostvlietpolder dat nog in geen enkel eerder onderzoek aan de orde is gekomen,</li> <li>• een onderzoek naar een boortunnelvariant van Zoeken naar Balans</li> </ul> <p>Boortunnelvarianten zijn eerder aan de orde geweest (in de MKBA een variant van N11-West en het Korte Vliettracé, en in de eerste fase MER het Spoortracé). Een boortunnelvariant van nulplus 3 is wel voorgesteld, maar nooit onderzocht.</p> <p>Voor een zuivere effectvergelijking en een onderbouwde keuze zouden deze varianten naast de boortunnelvariant van Zoeken naar Balans moeten worden geplaatst. Daarmee is duidelijk dat het MER nog lang</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<p>niet voldoende informatie bevat om alle reële alternatieven te vergelijken en op basis daarvan tot een onderbouwde keuze te komen.</p> <p>6. Verkeerseffecten in rapporten eerste fase en tweede fase zijn niet vergelijkbaar</p> <p>Eerste en tweede fase MER zijn gezamenlijk de onderbouwing voor het te nemen ruimtelijke besluit. Voor alle alternatieven en varianten dient een volledige en consistente effectbeschrijving aanwezig te zijn. Dit is niet het geval, omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• in versie 2.0 van het tweede fase MER is uitgegaan van een ander basisjaar in het verkeersmodel dan in de eerdere versie ('1.0') en in het eerste fase MER-rapport.</li> <li>• een aantal effecten die in het eerste fase MER zijn onderzocht niet opnieuw zijn opgenomen in het tweede fase MER rapport. Voor de varianten die zowel in eerste als in tweede fase MER zijn onderzocht betekent dit dat de resultaten uit beide MER's niet vergelijkbaar zijn; voor de varianten die zijn toegevoegd ná de eerste fase MER ontbreken deze effectbeschrijvingen geheel.</li> <li>• Voor Churchill Avenue is een aanvulling op het eerste fase MER gepubliceerd, maar deze is geen onderdeel van de ter inzage gelegde documenten, terwijl dat wel zo zou moeten zijn (met een actualisatie van de effecten voor het nieuwe verkeersmodel)</li> <li>• tussen eerste fase en tweede fase MER is een aantal optimalisaties uitgevoerd (bijvoorbeeld bij Knoop Leiden-West) waardoor het verkeersmodel óók voor de in de eerste fase MER opgenomen effecten andere uitkomsten zal geven.</li> </ul> <p>Het eerste fase MER is uitgegaan van een statisch verkeersmodel, geldend voor het gehele studiegebied. Het tweede fase MER is uitgegaan van een dynamisch verkeersmodel, geldend voor het plangebied. Actualisatie van de effecten op basis van het gewijzigde statische verkeersmodel ontbreekt. Hierdoor ontbreken in het MER betrouwbare bereikbaarheidseffecten (waaronder reistijdwinst en verliestijden) voor het gehele studiegebied. Dat is een ernstige tekortkoming.</p> <p>De tekortkoming is mede zo ernstig, omdat de berekeningen uit het statische verkeersmodel ten grondslag ligt van o.a. de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). Duidelijk is dat in de huidige versie daarvan afwijkende cijfers zijn gebruikt, en zelfs een andere wijze van bepaling van reistijdeffecten (over een deel van het studiegebied). Uiteraard dient dezelfde methodiek te worden gehanteerd als in MER1! Nu is het MKBA (waarin de baten grotendeels zijn gebaseerd op reistijdeffecten) in de huidige versie inconsistent met het MER, en derhalve ook niet geschikt voor besluitvorming.</p>
<p>H3: Beschrijving tracéalternatieven en varianten</p>	
<p>3.1 Tracéalternatieven en varianten (p. 21)</p>	<p>7. Opzet van onderzoek ontleemt zicht op werkelijk onderscheidende effecten</p> <p>Tabel 3.1 geeft een overzicht van de meest onderscheidende kenmerken tussen de alternatieven. Duidelijk wordt dat er feitelijk drie alternatieven zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ten zuiden van Leiden zonder bypass;</li> <li>• Ten zuiden van Leiden met bypass;</li> <li>• Door Leiden met bypass.</li> </ul> <p>Zoeken naar Balans A hoort eerder bij de laatste groep varianten dan bij de andere Zoeken naar Balans-varianten.</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<p>Verwacht mag worden dat het MER met name in beeld brengt wat de meest onderscheidende kenmerken van de alternatieven zijn daar waar deze het meest van elkaar verschillen. De alternatieven onderscheiden zich het meest van elkaar op het tracédeel A44-A4. De alternatieven onderscheiden zich nauwelijks op het tracédeel Katwijk-A44. Het Hoofdrapport MER laat na de effecten uit te splitsen naar tracédeel, maar saldeert de effecten over het gehele tracé. Hiermee is onvoldoende in beeld gebracht wat de werkelijke verschillen zijn.</p> <p>8. Ook 'faseringsvarianten' kunnen voldoende probleemoplossend zijn</p> <p>Het onderscheid tussen 'eindoplossingen' en 'faseringsvarianten' duidt op vooringenomenheid ten aanzien van de gewenste voorkeursoplossing. Het MER dient er juist toe om te onderbouwen welke oplossing de beste is als alle effecten worden afgewogen. De uitkomst daarvan hoeft niet een als 'eindoplossing' aangeduide variant te zijn.</p> <p>9. Expliciet nulplus-alternatief ontbreekt</p> <p>Storend (en onderzoekstechnisch onhandig) is dat er geen expliciet benoemd nulplus-alternatief is meegenomen. Daardoor is niet goed te bepalen in welke mate een relatief beperkte set maatregelen (zonder nieuwe wegverbinding) bijdraagt aan het halen van de doelstellingen. Een van de keuzes die onderbouwd moet worden door de onderzoeken is immers die tussen (relatief) beperkte maatregelen op het bestaande tracé ten opzichte van meer ingrijpende maatregelen. Zoeken naar Balans A is in zekere zin wel te beschouwen als nulplus-alternatief. Later in het milieueffectrapport blijkt dat met een dergelijk nulplus-alternatief het overgrote deel van de verkeersdoelstellingen wordt gehaald, en dat de additionele bijdrage van een nieuwe wegverbinding daaraan beperkt is. Zie voor een verdere toelichting Bijlage 5.</p>
<p>3.2: Keuze van tracéalternatieven (p. 22)</p>	<p>10. Eerdere trechtering moet worden getoetst aan gewijzigde omstandigheden</p> <p>Niet zonder meer kan worden gesteld dat eerdere trechtering onder huidige omstandigheden ook tot afvallen van varianten had gezorgd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Afvallen tracés vanwege kosten: inmiddels is het kostenniveau van een aantal varianten die wél gekozen zijn behoorlijk opgelopen, en het beschikbare budget is groter. Inzichtelijk moet worden gemaakt dat varianten die voornamelijk vanwege kosten zijn afgevallen (maar overigens goede resultaten lieten zien) ook zouden afvallen als het huidige budget wordt gehanteerd.</li> <li>• Afvallen tracés vanwege ontbreken rijksbijdrage: de rijksbijdrage wordt beschikbaar gesteld als gebiedsbudget, zonder specifieke tracévoorkeur. Elke variant die voldoet aan de doelstellingen die met de rijksbijdrage worden beoogd dient op gelijke wijze in aanmerking te komen.</li> <li>• Afvallen tracés vanwege ontbreken functionaliteit: Spoortracé en Korte Vliettracé zijn mede afgevallen vanwege het ontbreken van een goede aansluiting tussen A4 en A44 ter hoogte van Leiden. Nu blijkt dat ook Zoeken naar Balans deze functionaliteit ook niet heeft, is deze reden niet meer geldig (of Zoeken naar Balans zou om dezelfde reden alsnog af moeten vallen)</li> </ul>
<p>Kader 4: Overeenkomsten en</p>	<p>11. Nulplus 3 ontbreekt ten onrechte in het MER</p> <p>Het toevoegen van het alternatief Churchill Avenue is onvoldoende</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
verschillen tussen Nulplus en CA (p. 22)	<p>grond voor het laten vervallen van variant Nulplus 3. Er zijn geen inhoudelijke gronden om variant Nulplus 3 na de eerste fase MER af te laten vallen. Op basis van de resultaten van het eerste fase MER is het immers een variant die voor nader onderzoek in aanmerking komt. Zoals het kader aangeeft bestaan er aanzienlijke verschillen tussen beide varianten. De verschillen zijn zeker groter dan de onderlinge verschillen tussen N11-West 2 en 4, die wel beide zijn opgenomen in de tweede fase. De 'wat ruimere interpretatie van de Europese tunnelwetgeving' wordt als voornaamste reden aangevoerd om Churchillavenue te laten afvallen. Deze reden geldt zeer zeker niet voor nulplus 3. Door het niet opnemen van deze variant is een mogelijk reëel alternatief voortijdig uitgeselecteerd. Dat is onzorgvuldig en daarmee een ernstige tekortkoming van het MER-onderzoek.</p>
Kader 5: Omgaan met onzekerheden (p. 26)	<p>12. Modelmatige onzekerheden niet betrokken in effectbepaling  Voor de bepaling van effecten wordt veelvuldig gebruik gemaakt van modellen, en daarmee wordt intrinsiek onzekerheid in de effectbepaling geïntroduceerd. Modellen zijn immers een benadering van de werkelijkheid, en de input van het model berust voor een deel op aannamen. Een goed onderzoek behoort deze onzekerheid te benoemen, en de onzekerheidsmarge mee te wegen in de beoordeling van de effecten. De commissie MER geeft in de factsheet 'Modellen in MER' een aantal kentallen: 'Verkeersprognoses kennen marges van 15 - 20%, luchtkwaliteitsgegevens zelfs van meer dan 20%'. Het kader behandelt uitsluitend onzekerheden in de autonome ruimtelijk-economische ontwikkelingen en voert daarop gevoeligheidsanalyses uit. Onzekerheden in de modellen zelf (een verkeersmodel dat niet alle verkeerswegen bevat, of een luchtkwaliteitsmodel dat minder geschikt is voor bepalen van effecten rondom tunnelmonden) worden niet benoemd. Ook de onzekerheden in de aannamen over de verkeersgroei worden niet benoemd, terwijl deze zeer sterk doorwerken in het verkeersmodel, en de daarop gebaseerde effectberekeningen, waaronder die voor geluid en lucht. In het MER worden op basis van modeluitkomsten een aantal stevige conclusies getrokken over in het bijzonder de Churchillavenue (niet voldoende toekomstvast, onacceptabele uitstoot bij tunnelmonden). Het niet benoemen van de onzekerheid in deze conclusies is onzorgvuldig.</p> <p>13. Ontwikkeling olieprijs heeft grote invloed op verkeersgroei  Eén grote onzekerheid die niet genoemd wordt betreft de olieprijs en het einde van het goedkope olie-tijdperk. Het Landelijk Model, waar de verkeersgroecijfers op gebaseerd lijken, gaat nog steeds uit van een gematigde prijsontwikkeling en eeuwige oliebeschikbaarheid. De studies naar Peak Oil en prognoses van het IEA wijzen uit dat de groei van de wereldvraag naar fossiele brandstoffen de komende decennia tot zeer forse prijsstijgingen leidt en dat een ongelimiteerde oil supply na 2030 niet meer gegarandeerd is. Deze onzekerheid mag in het MER niet ontbreken; de overschatting van de groei aan auto-km is mede aan deze te gunstige aannames en factoren te wijten</p>
3.4 Variant N11-west 2 3.5 Variant N11-west 4 3.6 Variant Zoeken naar Balans 3.7 Variant Zoeken naar Balans A 3.8 Variant Zoeken naar Balans F	<p>14. Maatregelen langs bestaande N206 door Leiden ontbreken voor alle varianten ten zuiden van Leiden</p> <p>In de beschrijvingen van deze varianten is nagelaten te vermelden dat het voor het goed functioneren van deze varianten noodzakelijk is om aanvullende maatregelen te nemen op de bestaande N206 door Leiden (zie p. 56: Verkeersafwikkeling 2020). Deze horen daarmee integraal tot de scope van deze varianten. Daarmee zijn de varianten onvolledig</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	beschreven, en is volstrekt onduidelijk of en hoe dit deel van het tracé is meegenomen in ontwerp en kostenraming.
<p>3.6 Variant Zoeken naar Balans</p> <p>3.8 Variant Zoeken naar Balans F</p>	<p>15. Ontwerp Zoeken naar Balans voor passage Papenwegsepolder is niet realistisch</p> <p>Volgens de beschrijving van deze varianten wordt de Papenwegsepolder gepasseerd met een halfverdiepte ligging op 2 meter onder maaiveld. Dit is ontwerptechnisch onmogelijk aangezien een tweetal hoofdboezemwateringen daarmee volledig worden afgesneden van de boezem. Het ontwerp zoals dat ten grondslag ligt aan de effectbepaling biedt hiervoor geen oplossing. Daarmee is het ontwerp in deze vorm niet maakbaar en vergunbaar.</p> <p>Ontwerptechnisch zijn diverse oplossingen denkbaar (aquaduct, brug, omlegging watering), maar elk van deze oplossingen heeft impact op de kostenraming, het ruimtebeslag, de waterafvoer en de daarmee samenhangende milieueffectbepaling. Deze effecten zijn te groot om over te laten aan de inpassingsfase, zeker omdat de Papenwegsepolder is aangewezen als o.a. provinciaal landschap, gebied met hoge cultuurhistorische waarden en beschermd weidevogelgebied.</p> <p>Aan de bepaling van de milieueffecten dienen realistische ontwerpen ten grondslag te liggen. De provincie heeft dit voor Zoeken naar Balans nagelaten.</p> <p>16. Ontwerp Zoeken naar Balans voldoet niet aan eisen ruimtelijke kwaliteit uit structuurvisie en ruimtelijke verordening</p> <p>Volgens de kwaliteitskaart van de provinciale structuurvisie en de kaarten bij de verordening ruimte liggen grote delen van het tracé van Zoeken naar Balans in gebieden met te beschermen, te behouden en te versterken kwaliteiten. Met name de bescherming die volgt uit de status van delen van het gebied als kroonjuweel cultureel erfgoed, landgoedbiotoop en ecologische hoofdstructuur is zwaar. Daarnaast is er bescherming voor bijvoorbeeld molenbiotopen en weidevogelgebieden.</p> <p>De structuurvisie is zelfbindend voor de provincie, de ruimtelijke verordening is bindend voor alle inpassings- en bestemmingsplannen. De uitgangspunten en eisen die volgen uit structuurvisie en verordening zijn zichtbaar NIET gehanteerd bij het ontwerp dat voor Zoeken naar Balans is gemaakt.</p> <p>17. Inpassing Zoeken naar Balans is onlogisch</p> <p>Gezien de grote effecten op natuur en milieu van ZnB zou de vraag gesteld moeten worden waarom er in de aan de woonwijk Stevenshof grenzende Papenwegse Polder voor een halfverdiepte ligging gekozen is en in de (onbewoonde!) Oostvlietpolder voor een volledig verdiepte ligging 4 m onder het maaiveld. Verder is onbegrijpelijk – gezien de effecten op leefbaarheid in de Stevenshof en in Voorschoten – waarom niet voor een tracé gekozen is dat een stukje zuidelijker ligt en dus met meer afstand tot de grens van de bebouwing, en met minder nadelige gevolgen voor leefbaarheid en gezondheid voor de bewoners.</p>
<p>3.9 Variant Churchill Avenue</p>	<p>18. Een geoptimaliseerde variant van Churchill Avenue ontbreekt</p> <p>Het basisontwerp voor CA zou – net als voor ZnB – zo sober mogelijk moeten zijn. Dat is niet het geval:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• er is o.a. gekozen voor een dimensionering die past bij een ontwerpsnelheid die hoger ligt dan ooit in de tunnel zal worden toegestaan en niet van toepassing is op een tracé binnen de bebouwde kom.</li> <li>• Er wordt gekozen voor het aanleggen van vluchtstroken waar de</li> </ul>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<p>veiligheidseisen aan tunnels dat niet vereisen.</p> <p>Er kunnen ongetwijfeld redenen zijn om voor een 'luxer' ontwerp te kiezen, maar dat zijn dan uitbreidingen op het minimale basisontwerp waarvan de kosten en effecten afzonderlijk moeten worden afgewogen. Door een te 'luke' variant van de Churchill Avenue te vergelijken met een sobere variant van Zoeken naar Balans, kan nooit sprake zijn van een eerlijke vergelijking.</p>
<b>H4: Verkeer &amp; vervoer</b>	
<p>Kader 6: Verkeersmodellen en studiegebied (p. 46)</p>	<p>19. Onvolledig inzicht in verkeerseffecten</p> <p>In het rapport eerste fase MER zijn de verkeerseffecten op basis van het statische verkeersmodel weergegeven, waaronder reistijden en reistijdwinst voor het gehele studiegebied. In het rapport tweede fase MER zijn deze effecten bepaald op basis van het dynamisch verkeersmodel. Dit model bestrijkt slechts een deel van het studiegebied, en kan daardoor geen volledige weergave geven van de effecten voor het gehele studiegebied. Het is nu bijvoorbeeld onmogelijk om de effecten van de RijnlandRoute op de verkeersafwikkeling tussen Alphen aan den Rijn en Katwijk, of tussen Leiden-Centrum en de A44 te beoordelen. In het eerste fase MER waren dit wel relaties die zijn onderzocht.</p> <p>Daarnaast is de versie van het statische RVMK-model gewijzigd: de versie met als basisjaar 2005 voor de eerste fase, de versie met als basisjaar 2008 voor de tweede fase MER. Hoewel gebruik van actuele gegevens te prefereren is, is hierdoor wel een breuk ontstaan in de effectbeschrijving. Het ontbreken van een consistente beschrijving van actuele verkeerseffecten voor het gehele studiegebied is een tekortkoming.</p>
<p>Tabel 4.1 Verkeersintensiteiten regionale hoofdwegennet (p. 49)</p>	<p>20. Inzicht in situatie in basisjaar 2008 ontbreekt</p> <p>Voor het toetsen op doelbereik is het noodzakelijk dat ook gegevens zijn opgenomen in het MER die de huidige situatie beschrijven. Ook volgens de richtlijnen is dit noodzakelijk: 'De Commissie adviseert op basis van actuele gegevens, kwantitatief inzicht te geven in de verkeerssituatie in het studiegebied. Doe dit op voor zowel de huidige situatie als voor de autonome toekomstige situatie' (Richtlijnen MER 2009, p. 5). In het gehele MER, dus ook in het verkeersonderzoek ontbreken deze. Daarmee blijft onzichtbaar dat de verkeersintensiteiten op de bestaande N206 ten opzichte van de huidige situatie niet afnemen, maar juist toenemen. De provincie beweert op verschillende plaatsen in het MER-rapport dat er wel sprake is van een afname, maar geeft daarmee dus een onjuiste voorstelling van zaken.</p> <p>21. Gehanteerde groeiprognozes zijn onrealistisch</p> <p>De provincie gebruikt algemeen aanvaarde verkeersmodellen om uitspraken te doen over toekomstvastheid en noodzaak van een nieuw tracé. Bij het gebruik van de modellen zijn wel diverse kanttekeningen te plaatsen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• het model is niet de werkelijkheid. Er is een onzekerheidsmarge, en die wordt groter naarmate je verder extrapoleert op basis van de tabel. Zo is het nagenoeg onmogelijk om voor 2020/2030 alle wijzigingen in het netwerk goed te voorspellen. Daarmee wordt het model ook minder betrouwbaar.</li> <li>• De uitkomst van een model is afhankelijk van wat je erin stopt. In dit geval zijn dat de verkeersintensiteiten op basis van metingen en schattingen uit 2008, en een jaarlijkse groeiprognoze. De provincie</li> </ul>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<p>gaat voor die laatste uit van het hoogst mogelijke economische groeiscenario dat door het CPB wordt gehanteerd. Ze noemen het ergens in het MER ook wel het 'worst case'-scenario. Er zijn drie redenen om aan het realiteitsgehalte daarvan te twijfelen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Er is recessie, waardoor de groei stagneert</li> <li>• Historisch gezien zijn de groeicijfers nooit gehaald (zie ook onder en Bijlage 4)</li> <li>• Voor planning op lange termijn is het gebruikelijk om ook lagere groeiscenario's door te rekenen, en uit te gaan van een scenario dat er tussenin ligt.</li> </ul> <p>In de twintig jaar tussen 1990 en 2010 is de verkeersgroei op de N206 door Leiden (meetpunt Churchillaan-Noord) ca. 25% geweest. Uit recente rapportages (Monitor PVVP 2011, p. 5: "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 afiegeen. [...] Alle regio's van Zuid-Holland vertonen een soortgelijk beeld. Ook landelijk is zowel de totale mobiliteit als de gemiddelde verplaatsingsafstand afgenomen.") en uit o.a. de ontwerp-Beleidsvisie Duurzaamheid en Milieu (p. 42: "Na decennia van groei lijkt in Nederland en Zuid-Holland de trend van groeiende personenmobiliteit sinds 2005 gestopt") blijkt dat de verkeersgroei in de provincie Zuid-Holland al enkele jaren stagneert.</p> <p>Volgens de verkeersprognoses die de provincie hanteert in het onderzoek naar de RijnlandRoute groeit het verkeer op de Churchillaan in de komende 10 jaar nog met 45%, en in de komende 20 jaar met 60%. Dat zijn, afgezet tegen de historie, onrealistische cijfers die niet in overeenstemming zijn met de laatste inzichten in de verkeersontwikkelingen. Als met meer realistische cijfers zou worden gerekend, staat de noodzaak van een nieuwe verbinding ten zuiden van Leiden geheel niet vast.</p> <p style="text-align: center;">22. Alleen structurele afname verkeer op N206 door Leiden bij Churchill Avenue</p> <p>Op diverse plaatsen in het MER rapport wordt gesuggereerd dat er een sprake is van een afname van verkeer door Leiden bij aanleg van Zoeken naar Balans of N11-West. Bijvoorbeeld in de Samenvatting MER 2.0: "De varianten van N11-west en Zoeken naar Balans zorgen ervoor dat de hoeveelheid verkeer op de N206 door Leiden afneemt met circa 15 tot 40 procent". Even verderop staat over Churchill Avenue dat "De Churchill Avenue en de Churchill Avenue Gefaseerd zorgen voor (ruim) twee keer zoveel verkeer via de Churchillaan". In het begeleidende kaartje wordt dit gepresenteerd als: 'Verkeersintensiteit +100%'. De suggestie die hiermee wordt gewekt is dat in Leiden de varianten ZnB en N11-West het beste resultaat boeken. Hiermee verdraait de provincie de feiten. Allereerst staat op p. 17 van de samenvatting dat Churchillaan voor een reductie van de hoeveelheid (bovengronds) verkeer zorgt van 30-65%. Ten tweede betekent een afname van verkeer van 15-40% voor N11-west en ZnB ten opzichte van de referentiesituatie 2020 nog steeds een TOENAME van verkeer ten opzichte van de huidige situatie. Zie ook Bijlage 4.</p>
Bestaande wegen: 'Variant CA heeft dus een iets geringere functie voor het	<p style="text-align: center;">23. Hoofdwegennet functioneert uitstekend met CA</p> <p>Het is volstrekt onduidelijk waarop dit oordeel is gebaseerd. Beschreven zijn effecten van de verschillende varianten op een 'omklap' van het nationale noord-zuidverkeer (A4 en A44). De doelstelling van de</p>



Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
hoofdwegennet dan de andere twee eindoplossingen' (p. 50)	RijnlandRoute is juist om het regionale oost-westverkeer te faciliteren, en het hoofdwegennet te ontlasten van regionaal verkeer. Het optreden van een 'omklap' is een neveneffect. Beargumenteerd zou zelfs kunnen worden dat door deze omklap er minder capaciteit resteert op de RijnlandRoute voor regionaal oost-westverkeer. Ook blijkt uit het statisch verkeersonderzoek (Bijlage 19 bij Achtergrondrapport Verkeer) dat CA over het algemeen net iets betere afwikkelingskwaliteit (meer restcapaciteit) op het hoofdwegennet geeft dan andere varianten.
Bestaande wegen: Dr. Lelylaan en Churchillaan (p. 51-52)	<p>24. Churchill Avenue is verkeerskundig geen onderdeel van Churchillaan of Lelylaan</p> <p>Het is bijzonder storend en onjuist dat de Churchill Avenue nu eens als nieuwe verbinding wordt gepresenteerd (bijvoorbeeld in Tabel 4.1) en dan weer als onderdeel van de bestaande N206 (Churchillaan en Dr. Lelylaan). De Churchill Avenue is een nieuwe doorgaande verbinding tussen A44 (Knoop Leiden-West) en A4 (Europaweg), geografisch gelegen onder de huidige N206 (Plesmanlaan/Haagse Schouwweg/Lelylaan/Churchillaan) maar daarvan verkeerskundig volledig afgescheiden door op- en afritten. Een goede weergave van de werkelijke situatie is te vinden in het Achtergrondrapport Verkeer (Figuur 4.9, p. 28).</p> <p>Het is onjuist om de intensiteiten van de Churchill Avenue op te tellen bij die van de verbindingen om maaiveld, zoals op p. 51 wordt gedaan. Het is onjuist om vervolgens te beweren dat er een toename van 95% ten opzichte van de referentiesituatie is. Wanneer de intensiteiten op maaiveld in de referentiesituatie worden vergeleken met die bij aanleg van de Churchill Avenue, is de enige juiste conclusie dat de intensiteiten op maaiveld zeer veel lager zijn dan de referentiesituatie: Plesmanlaan/Haagse Schouwweg (afname ca. 20%), Lelylaan (afname 30 à 50%), Churchillaan (afname ca. 70%), Voorschoterweg (afname ca. 35%).</p>
4.3 Verkeersintensiteiten onderliggend wegennet (p. 53)	<p>25. Bestaand N206-tracé door Leiden is bij CA niet langer onderdeel hoofdwegennet</p> <p>In de eerste plaats is op te merken dat na aanleg van de RijnlandRoute de bestaande N206 niet meer zal worden aangemerkt als onderdeel van het hoofdwegennet. In het PVVP (2004) krijgt de N206 door Leiden de kwalificatie 'OWN-' en de gemeente Leiden heeft onlangs aangekondigd dat er (na aanleg van Zoeken naar Balans) een reconstructie van de bestaande N206 door Leiden wordt gedaan vanwege de gewijzigde functie (Stadskrant, 6 juli 2012).</p> <p>Zeker in het geval van de Churchill Avenue moet de tunnelroute worden gezien als onderdeel van het hoofdwegennet, en het bovengrondse deel 'degradeert' tot onderliggend wegennet.</p> <p>De afname van verkeersintensiteiten op het onderliggende wegennet is dan bij Churchill Avenue verreweg het grootst. De andere verschuivingen op het onderliggend wegennet zijn daarmee vergeleken beperkt.</p>
Verkeersafwikkeling referentiesituatie (p. 55)	<p>26. Referentiesituatie is dermate slecht dat een goede vergelijking tussen varianten onmogelijk is</p> <p>Uit de referentiesituatie 2020 blijkt duidelijk dat het noodzakelijk is maatregelen te nemen. Het is zelfs zo dat de situatie zo slecht is dat hiermee een effectieve effectvergelijking tussen de verschillende RijnlandRoute-varianten onmogelijk wordt. Immers, elke variant heeft zo'n groot probleemoplossend vermogen ten opzichte van de referentiesituatie, dat het onderlinge verschil tussen de varianten niet</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<p>meer zichtbaar is. Zeker omdat de basis van alle oplossingen heel vergelijkbaar is (de ook wel als 'no regret' aangeduide maatregelen: verdubbeling Tjalmaweg, verbetering Knoop Leiden-West in samenhang met ontsluiting BioScience, bypass Oostvlietpolder) is het zeer goed mogelijk om een nulplus-alternatief samen te stellen en dit als referentie te hanteren. Alleen dan is het mogelijk om goed te bepalen welke verdergaande maatregelen nuttig en noodzakelijk zijn. Dit is ook conform de benadering volgens de Zevensprong van Verdaas (beschouw maatregelen in volgorde van ingrijpendheid, de minst ingrijpende eerst) die in de richtlijnen is opgenomen.</p>
<p>Verkeersafwikkeling varianten 2020 (p. 56)</p>	<p>27. Ontwerpen ZnB en N11-West bieden geen oplossing voor verkeersproblemen huidige N206</p> <p>Primaire aanleiding voor de RijnlandRoute is het slechte functioneren van de huidige N206 door Leiden. De oplossing die de provincie daarvoor als voorkeur kiest is een nieuwe verbinding ten zuiden van Leiden en dwars door de bebouwde kom in Voorschoten. Uit de tekst op bladzijde 56 blijkt duidelijk dat deze oplossing niet zonder meer leidt tot een betere verkeersdoorstroming in Leiden, en dat kunstgrepen in het verkeersmodel noodzakelijk zijn om toch aanvaardbare resultaten te bereiken. De provincie redeneert het probleem weg door te wijzen op de beperkingen van het dynamisch model en vervolgens te beschrijven dat in de praktijk het verkeer een andere route door de stad zal kiezen. Echter: in de huidige situatie, met verkeerintensiteiten die lager zijn dan die in 2020 bij aanleg van Zoeken naar Balans of N11-West, treden de beschreven problemen al dagelijks op in de avondspits. De beschikbaarheid van alternatieve routes is nu al niet voldoende voor een goede afwikkeling, en zal dus bij grotere verkeersintensiteiten in 2020 zeker niet voldoende zijn. Wat de provincie schetst als een imaginair, modelmatig probleem is een reëel probleem dat niet zomaar weggeredeneerd kan worden.</p> <p>De 'oplossing' om het model aan te passen en een kostenpost op te nemen voor aanpassing van de kruising is niet voldoende. Ook de aanpassing van de huidige N206 op dit punt hoort integraal onderdeel te zijn van planvorming en ontwerp van de RijnlandRoute. Nu dat niet is gedaan, is onvoldoende aangetoond dat het probleemoplossend vermogen van Zoeken naar Balans/N11-West voldoende is.</p>
<p>Beoordeling varianten op criterium verkeersafwikkeling 2020 (p. 57, tabel): N11-W2, N11-W4 en ZnB</p>	<p>28. ZnB en N11-W zijn niet toekomstvast zonder maatregelen aan Churchillbrug</p> <p>Voor de varianten N11-W2, N11-W4 en ZnB kan alleen gesteld worden dat deze goed functioneren als een oplossing voor het gesignaleerde knelpunt bij de Haagweg daadwerkelijk in scope is van het project RijnlandRoute. Dit is niet het geval, o.a. blijkens Bijlage 12 (par. B12.1.2, p. 88) bij het Achtergrondrapport Verkeer:</p> <p>"N206: Churchillbrug – Voorschoterweg. Voor het traject Churchillbrug - Voorschoterweg geldt dat de huidige vormgeving van het kruispunt Churchillaan - Haagweg niet voldoende capaciteit heeft. Een uitbreiding van de capaciteit is noodzakelijk voor een goede afwikkeling van het verkeer. Dit is noodzakelijk voor het kunnen uitvoeren van de realistische simulaties. De volgende twee capaciteitsuitbreidingen zijn nodig:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. een tweede rechtdoorstrook op de Churchillaan richting de Dr. Lelylaan;</li> <li>2. een tweede linksafstrook op de Churchillaan richting de Haagweg (zuid).</li> </ol> <p>Dit zijn maatregelen, die buiten de scope van de eindbeeldvariant</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<p>vallen.”</p> <p>NB: De beschreven capaciteitsuitbreidingen houden o.a. een verbreding van de Churchillbrug in. Dat is zeker geen triviale maatregel.</p> <p>Zonder deze maatregel in scope, moet de beoordeling voor ‘verkeersafwikkeling’ voor genoemde varianten omlaag van ‘++’ naar ‘+’.</p>
<p>Beoordeling varianten op criterium verkeersafwikkeling 2020 (p. 57, tabel ): ZnB A</p>	<p>29. ZnB-A kan met verdere optimalisaties prima functioneren</p> <p>Voor variant ZnB-A wordt beschreven dat ‘zich op meerdere plaatsen wat kleinere problemen in de verkeersafwikkeling voordoen. [...] Over het algemeen is sprake van een goede verkeersafwikkeling.’</p> <p>Het lijkt erop dat met enige optimalisaties deze variant uitstekend kan functioneren! De provincie laat na dit te onderzoeken, en toont daarmee onvoldoende aan dat er ingrijpendere maatregelen noodzakelijk zijn om de bereikbaarheidsdoelstelling te halen. Zeker nu de verkeersontwikkeling ernstig achter blijft bij de in het onderzoek gehanteerde prognoses.</p>
<p>4.5 Bereikbaarheid (reistijd)</p>	<p>30. Wijze van beoordeling reistijdeffecten is gebrekkig</p> <p>Geconcludeerd wordt dat de methode waarmee dit criterium is beoordeeld uitermate gebrekkig is. De gebruikte methode is zeker niet representatief voor het gehele studiegebied, en voldoet niet aan de richtlijnen. Daarin wordt immers voorgeschreven om de verkeersanalyse voor het gehele studiegebied te doen (Richtlijnen MER 2009, p. 5)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In de eerste plaats wordt maar een zeer beperkte set relaties beoordeeld, bovendien zijn dit relaties waarvoor bij voorbaat al gezegd kan worden dat ze zeer veel voordeel van de RijnlandRoute (ongeacht de variant) zullen hebben. Relaties waarvoor dat minder voor de hand ligt, ontbreken geheel. Tenminste had verwacht kunnen worden dat dezelfde relaties als uit het eerste fase MER opnieuw waren beoordeeld. Daarbij waren ook bestemmingen als Voorschoten, Alphen aan den Rijn en Leiden-Centrum meegenomen.</li> <li>• Ten tweede is de gebruikte toetsingsnorm inadequaet. Varianten worden nu vergeleken ten opzichte van elkaar, en niet ten opzichte van een objectieve norm. Dit terwijl bijvoorbeeld het PVVP (2004) een duidelijke kwaliteitsnorm stelt: gemiddeld 40 km/u voor een als ‘OWN-’ gecategoriseerde weg, gemiddeld 60 km/u voor een als ‘OWN+’ gecategoriseerde weg. Voor Katwijk-A4 zou dat betekenen dat de reistijd ongeveer 10 minuten zou mogen zijn. Alle volledige varianten voldoen aan dat criterium. Voor een nulplus-variant (opwaardering van de N206) zou de reistijd ongeveer 15 minuten mogen zijn. De variant ZnB-A komt daar zeer dicht bij in de buurt, en er zijn nog optimalisaties denkbaar die niet in het huidige ontwerp zijn opgenomen (zoals bijvoorbeeld het ‘stroomlijnen’ van de N206 bij de Haagse Schouwweg, waardoor doorgaand verkeer niet meer twee haakse bochten moet maken om de dicht op elkaar liggende verkeerslichten te passeren, of het ongelijkvloers maken van een aantal drukke kruisingen, vergelijkbaar met de maatregelen die op de Willem de Zwijgerlaan zijn genomen).</li> <li>• Ten derde is de wijze van bepalen van de gewogen reistijd nogal grof. Voor het bepalen van de gewogen reistijd hadden alle relaties in het verkeersmodel moeten worden meegenomen, niet uitsluitend de relaties die in de tabel voorkomen. Vergelijk de methode van bepaling van reistijdeffecten in het eerste fase MER.</li> </ul> <p>31. ZnB-A al in grote mate oplossing voor verkeersprobleem</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<p>Desondanks kan geconstateerd worden dat de verschillen tussen de varianten zeer klein zijn. Geconcludeerd moet worden dat de minst vergaande variant (ZnB A) reeds in zeer grote mate probleemoplossend is: een reductie van 71% in gewogen reistijd t.o.v. de referentiesituatie, terwijl Zoeken naar Balans een reductie van 80% te zien geeft. Een zeer beperkte toename, terwijl er véél meer infrastructuur wordt aangelegd. Op basis van deze uitkomsten voldoen alle varianten meer dan voldoende aan de bereikbaarheidsdoelstellingen!</p>
4.6 Sluipverkeer (p. 59)	<p>32. Adequate definitie van sluipverkeer ontbreekt Geconcludeerd wordt dat de methode waarmee dit criterium is beoordeeld uitermate gebrekkig is. De gebruikte methode maakt onvoldoende onderscheid tussen intern, extern en doorgaand verkeer (NB: In Bijlage 8 bij het Achtergrondrapport Verkeer, genaamd 'Doorgaand, extern en intern verkeer' zou een analyse daarvan moeten bevatten, maar deze bijlage is leeg). Daardoor is het onmogelijk vast te stellen of de verschuivingen in intensiteiten het gevolg zijn van vermindering van sluipverkeer, of van een verandering in de routes van verkeer die het gevolg zijn van nieuwe infrastructuur. Zo is voor bijvoorbeeld de Stevenshofdreef niet zonder nadere analyse vast te stellen of de lagere intensiteiten het gevolg zijn van het wegvallen van sluipverkeer, van het vervallen van de afslag Leiden-zuid op de A44 (voor ZnB en N11-W) of doordat verkeer richting A4 via de Churchilllaan ipv de Rijksweg gaat rijden.</p> <p>33. Onderbouwing van het veronderstelde sluipverkeer-probleem oost&lt;&gt;west ontbreekt. Het begrip sluipverkeer wordt hier sterk opgeblazen nu het rijtje sluiptwegen grotendeels bestaat uit normale drukke of interlokale verbindingen, zoals de N441 en de Papeweg. Tegelijkertijd ontbreekt een analyse van verbindingen die zeker als sluiproute zouden moeten worden aangemerkt, zoals de parallelwegen van de A44 (waaronder de route over de Hadewychlaan), de Valkenburgerweg/Voorschoterweg (van Stevenshof richting Valkenburg/Katwijk).</p>
4.7 Barrièrewerking en oversteekbaarheid: effecten op langzaam verkeer (p. 60)	<p>34. Oversteekbaarheid CA is onderscheidend beter dan andere varianten De slechte oversteekbaarheid van met name de Churchilllaan is al in het PVVP (2004) benoemd als probleem. Van een verbetering kan slechts sprake zijn als de oversteekbaarheid ten opzichte daarvan substantieel verbetert. Voor ZnB en N11-west neemt de verkeersdruk in de stad weliswaar af ten opzichte van de referentiesituatie, maar neemt in absolute zin tussen nu en 2020 nog steeds toe. Toetsing op doelbereik voor 'betere oversteekbaarheid' levert dus hooguit een neutrale score op. Voor CA is de afname van de verkeersdruk op (bovengrondse) stedelijke wegen zeer substantieel (veel meer dan bij andere varianten) en blijvend. Het effect op de oversteekbaarheid van de Churchilllaan is zeer positief, net als het effect op de oversteekbaarheid van de Plesmanlaan/Haagse Schouwweg. Ter hoogte van de Lelylaan verdwijnen inderdaad twee onderdoorgangen voor langzaam verkeer, maar ook de verkeersintensiteiten nemen substantieel af (van meer dan 40.000 naar minder dan 15.000 voertuigen per etmaal). Dat is netto een lichte verslechtering ter plekke. Overall scoort CA relatief ten opzichte van ZnB en N11-West substantieel beter. Dat hoort tot uiting te komen in de effectbeoordeling.</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
<p>4.7 Barrièrewerking en oversteekbaarheid: bereikbaarheid van recreatie-, woon- en werkgebieden (p. 60)</p>	<p>35. Negatieve effecten op bereikbaarheid Stevenshof en Noord Hofland e.d. door vervallen aansluiting Leiden-Zuid zijn een onderscheidend effect</p> <p>Gesteld wordt dat overall (bij saldering) de varianten niet onderscheidend zijn op dit aspect. Lokaal is er echter wel degelijk sprake van significante effecten waardoor de varianten onderscheidend zijn. Met name de zuidwestkant van Leiden (Stevenshof, Lage Mors, Koppelstein), Maaldrift en het recreatiegebied Valkenburgse Meer ondervinden significante negatieve effecten door het vervallen van de aansluiting Leiden-Zuid bij de varianten N11-West en Zoeken naar Balans. Bij Churchill Avenue treedt dit effect niet op.</p> <p>Ten onrechte ontbreekt een berekening van de effecten (extra kosten, extra reistijd, extra uitstoot) voor de duizenden auto's die vanuit de Stevenshof, Voorschoten en Leiden Zuid richting Den Haag nu nog gebruik maken van de opritten Leiden Zuid en van de parallelwegen die komen te vervallen. Per voertuig zal zo per keer ca. 15 km omgedreden moeten worden om in Den Haag te komen, wat voor dagelijkse forenzen per jaar vele minuten reistijd en honderden euro's extra gaat kosten.</p> <p>Tegelijkertijd wordt de bereikbaarheid van aanliggende wijken aan de Churchillaan bij CA beter, omdat het bestemmingsverkeer niet gemengd wordt met doorgaand verkeer, en hierdoor beter de wijken in en uit kan. Tegelijkertijd zijn bij andere varianten de Churchillaan en Lelylaan dermate druk dat verkeer uit de zijstraten stagneert. Ook dit is een onderscheidend effect.</p>
<p>4.8 Verkeersveiligheid: Maatlat Duurzaam Veilig (p. 61)</p>	<p>36. Bovengronds tracé door Leiden is bij CA veiliger dan referentie en andere varianten</p> <p>De suggestie dat de varianten CA en CA-G krap bemeten zijn op meerdere plaatsen in de stedelijke tunnel is onterecht: de doorgaande verbinding is volledig vormgegeven volgens de maatstaven van een stedelijke stroomweg en wikkelt congestievrij af.</p> <p>Vormgeving van bovengrondse opstelstroken, weefvakken en oversteekplaatsen is niet ongebruikelijk in een stedelijke context en kan nog in een verdere optimalisatie worden verbeterd. Overigens geldt dat ook voor het N206-tracé door Leiden in de huidige situatie en bij realisatie van andere varianten, waarbij in alle gevallen ook nog eens meer verkeer over de bovengrondse route rijdt. Door CA wordt de situatie veiliger. In een onderlinge vergelijking zou het alternatief CA dus beter moeten scoren op Duurzaam Veilig dan andere varianten. Dit blijkt niet uit de beoordeling.</p>
<p>4.8 Verkeersveiligheid: Kwantitatieve analyse (p. 61)</p>	<p>37. Model voor verkeersveiligheid onderschat effecten op lokaal verkeer</p> <p>Het gebruikte model is geënt op rijkswegen. Gesteld wordt dat op hoofdlijnen dit model bruikbaar is voor provinciale wegen. Echter: de varianten van de RijnlandRoute verschillen zeer in de wijze waarop zij ingrijpen op het stedelijke wegennet. Het gaat er juist om om de verschillen tussen de varianten in beeld te brengen, en die komen uit het gebruikte model niet naar voren, omdat het aantal verkeersslachtoffers wordt gesaldeerd over het gehele studiegebied. Naast het effect op het gehele studiegebied moet ook het effect op de als onveilig beschouwde bestaande route door Leiden moeten worden beschouwd. Daar zal ongetwijfeld de Churchillavenue lokaal het meeste effect hebben, meer dan enige andere variant.</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<p>Gesteld wordt dat 50 en 70 km/h-wegen relatief onveilig zijn. Dat klopt ongetwijfeld als deze gelijkvloerse kruisingen omvat. Churchill Avenue is weliswaar een 70 km/h-weg, maar ook als stedelijke stroomweg veilig ingericht. Onduidelijk is hoe dit in de beoordeling is meegenomen. Naar verwachting is sprake van een substantiële onderschatting, zeker waar het de verkeersveiligheid in de directe omgeving van het plangebied betreft.</p>
<p>4.9 Toekomstvastheid (spits 2030)</p>	<p>38. Beoordeling toekomstvastheid (2030) mag niet leiden tot zwaarwegende conclusies</p> <p>Bij de wijze van bepaling van dit effect is een groot aantal methodische kanttekeningen te plaatsen. Hierdoor is het niet mogelijk om absolute uitspraken te doen over het al dan niet toekomstvast zijn van welke variant dan ook.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de geprognosticeerde verkeersgroei tussen 2008 en 2020 is al zeer groot en ligt al boven de historische trend van de verkeersontwikkeling. Het is zeer waarschijnlijk dat</li> <li>- in recente onderzoeken (Mobiliteitsmonitor) blijkt dat de verkeersgroei in Zuid-Holland al enige jaren stagneert. Het is dan niet juist is om tot 2030 een extra verkeersgroei van 5-10% te leggen bovenop de al weinig realistische verkeersgroei in de periode tot 2020.</li> <li>- toekomstvastheid wordt getoetst in het dynamische model, dat maar een zeer beperkte weergave van het studiegebied geeft en naarmate er verder de toekomst in wordt gekeken steeds grotere onnauwkeurigheid zal vertonen.</li> <li>- uit de verkeersplots blijkt duidelijk dat alle varianten tegen hun verzadigingsgraad aan zitten. Bijv. voor Zoeken naar Balans (Figuur B12.44 in Bijlage 12 bij Achtergrondrapport verkeer, p. 144) is duidelijk te zien dat ook daar stagnatie optreedt. Binnen de statistische onnauwkeurigheid is niet met zekerheid te zeggen dat varianten wel of niet zullen functioneren. De ene zal nog net wel, de andere net niet meer functioneren. Daaraan mogen geen zwaarwegende conclusies worden verbonden.</li> </ul>
<p>4.9 Toekomstvastheid (spits 2030): beoordeling Churchillavenue (p. 62-63); 4.12 Samenvatting verkeersonderzoek: Ad 4: toekomstwaarde Churchill Avenue (p. 65)</p>	<p>39. Churchill Avenue niet minder toekomstvast dan Zoeken naar Balans</p> <p>Gezien bovenstaande beperkingen van het dynamisch verkeersmodel kan niet hard gemaakt worden dat Churchill Avenue niet functioneert in 2030.</p> <p>De provincie heeft dat op verzoek van Team Churchill Avenue ook aangetoond in een herberekening ná publicatie van het tweede fase MER. Hieruit blijkt dat een uiterst kleine correctie in het wegennet (toevoegen van een extra verbinding tussen BioSciencepark en Nieuw-Rhijngeest die al bestaat in de huidige situatie en wel in het statische verkeersmodel is opgenomen) congestie uit het verkeersmodel doet verdwijnen. De provincie heeft ook nagelaten om op basis van die berekening een nieuwe versie van Tabel 4.10 (Gemiddelde reistijd 2030, p. 63) te maken. Daaruit zou dan geconcludeerd moeten worden dat CA en ZnB in 2030 vergelijkbare reistijdeffecten hebben.</p> <p>Overigens is het onbehoorlijk en onzorgvuldig dat de provincie een soortgelijk, uit het gekozen model voortvloeiend probleem voor Zoeken naar Balans dat al in 2020 optreedt (zie: Beoordeling varianten op criterium verkeersafwikkeling 2020, p. 57) niet op dezelfde wijze behandelt als het probleem met Churchill Avenue in 2030. Voor Zoeken naar Balans is kennelijk overkomelijk wat blokkerend is voor Churchill Avenue!</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<p>De provincie trekt onterecht de conclusie dat de toekomstwaarde van de Churchill Avenue beperkt is.</p> <p>In de eerste plaats is met een beperkte en realistische aanpassing in het verkeersmodel de doorstroming ook voor Churchill Avenue in 2030 aantoonbaar uitstekend. Deze berekening is echter pas uitgevoerd ná publicatie van het MER.</p> <p>Ten tweede stelt de provincie een paragraaf eerder (4.11 Optimalisatiemogelijkheden, p. 64) dat er nog veel mogelijkheden zijn om de toekomstvastheid te verbeteren.</p>
<b>H5: Milieu - Leefomgeving</b>	
Geluid: algemeen	<p>40. Expliciet geformuleerde doelstellingen en toetsing daarop ontbreken voor het aspect geluid</p> <p>Al in het PVVP (2004) constateert de provincie dat er langs de N206 door Leiden een leefbaarheidsprobleem is, dat o.a. wordt veroorzaakt door geluidsoverlast ten gevolge van de hoge intensiteit van het wegverkeer. De provincie stelt zich als doel: "Gestreefd wordt naar een procentuele jaarlijkse daling van het aantal geluidgehinderden langs provinciale wegen [...] Met het Actieplan Geluid 2008-2013 wordt gewerkt een jaarlijkse daling van 10% gehinderden langs provinciale wegen" (Ontwerp Beleidsvisie Duurzaamheid en Milieu, 2012, p. 21). In Holland-Rijnland is sprake van een fors aantal punten waar de geluidsbelasting normen overschrijdt. Verbetering van de leefbaarheid is een doelstelling van de RijnlandRoute. Uit het MER is niet vast te stellen of die doelstelling wordt gehaald en wordt ook niet gerelateerd aan overkoepelende provinciale doelstellingen. Daarmee is onvoldoende aangetoond dat aanleg van de RijnlandRoute een bijdrage levert aan deze doelstelling.</p>
5.1 Geluid: Conclusie (p. 67)	<p>41. Alleen Churchillavenue-varianten scoren positief op aspect geluid, andere varianten nihil of zelfs negatief!</p> <p>Een van de doelstellingen van de RijnlandRoute is verbeteren van de leefbaarheid in de regio Holland-Rijnland. Reduceren van geluidsoverlast door verkeer draagt in hoge mate bij aan verbetering van de leefbaarheid. Er wordt geconstateerd dat alleen de CA-varianten leiden tot overtuigend minder geluidsoverlast in de regio (vergeleken met de referentiesituatie). Een neutrale of negatieve score voor andere varianten voldoet niet aan de het doel dat de provincie zichzelf heeft gesteld. Een tracé dat niet aan de doelstellingen bijdraagt hoort niet te worden gekozen als voorkeurstracé.</p>
Beschouwde effecten: zwaarte en effectiviteit mitigerende maatregelen (p. 68) Mitigerende maatregelen (p. 70)	<p>42. Nalaten beoordeling effect van mitigerende maatregelen geluidseffecten is tekortkoming MER</p> <p>Op basis van de uitkomsten van het geluidsonderzoek is te constateren dat de verschillende tracés zeer verschillende effecten op het aspect geluid. Dan is ook te verwachten dat de aard en omvang van mitigerende maatregelen óók zeer onderscheidend is. De provincie stelt de beoordeling daarvan uit tot het inpassingsplan. Weliswaar wordt een aantal mogelijke mitigerende maatregelen opgesomd, maar onduidelijk blijft of deze effectief zullen zijn.</p> <p>De provincie had voorafgaand aan de tracékeuze duidelijk moeten maken of met toepassing van mitigerende maatregelen het wel mogelijk is om de leefbaarheidsdoelstellingen te halen. Nu dat niet gedaan is, is sprake van een tekortkoming.</p> <p>Het alleen in het MMA meenemen van stil asfalt als standaardasfalt (blz.68 en 103) wijkt af van de praktijk dat dit soort drukke wegen</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<p>sowieso standaard zoab krijgen. Verder dient bij 'bronmaatregelen' snelheidsbeperking tot 80 km/u met strikte handhaving meegenomen te worden.</p>
<p>Beschouwde effecten: effect op bestaande saneringssituaties (p. 68);</p>	<p>43. Nalaten beoordeling van effect op bestaande saneringssituaties is tekortkoming MER</p> <p>De provincie stelt dat het genoemde effect pas wordt beoordeeld in het kader van het inpassingsplan. Dat is te laat.</p> <p>Bestaande saneringssituaties bevinden zich met name langs de bestaande route door Leiden (zie Bijlage 6 bij het Achtergrondrapport verkeer). Verbeteren van de leefbaarheid ter plekke is een expliciete subdoelstelling van het MER. Op basis van het achtergrondrapport Geluid kan worden vastgesteld dat de verschillende varianten verschillende effecten hebben op de geluidsbelasting langs het bestaande tracé. De varianten zullen dus onderscheidend zijn op dit aspect. Bovendien zullen de varianten met een nieuw tracé ten zuiden van Leiden en Voorschoten mogelijk ook nieuwe saneringssituaties opleveren. Ook dit effect had moeten worden beschouwd voorafgaand aan de tracékeuze.</p> <p>NB: er is een wettelijke verplichting om saneringssituaties op te heffen bij reconstructie van een weg. Voor saneringssituaties die worden opgeheven als gevolg van de tracékeuze is er dus of voor de provincie een verplichting om deze in het kader van de aanleg van de RijnlandRoute weg te nemen, ofwel voor de gemeente Leiden bij de aangekondigde reconstructie van de Churchillaan/Lelylaan. Afhankelijk van de tracékeuze zijn er verschillen in kosten en kostenverdeling.</p>
<p>Effecten op aantallen geluidgevoelige bestemmingen (p. 68-69)</p>	<p>44. Saldering geluidseffecten ontnemt zicht op werkelijke effecten langs het tracé</p> <p>De provincie kiest ervoor om geen beoordeling toe te kennen aan geluidseffecten &gt;48 dB, omdat 'een transparante beoordeling lastig' is. Echter, wanneer de effecten per deelgebied worden beschouwd (Tabel 3.14, Achtergrondrapport verkeer, p. 42), kan wel degelijk een oordeel worden gevormd over de wezenlijk verschillende effecten die de varianten hebben. Variant Churchill Avenue heeft positieve effecten langs de bestaande N206 door Leiden (deelgebied 5 en 6), en heeft daarnaast ook positieve effecten op de meeste andere deelgebieden. Variant Zoeken naar Balans heeft ook positieve effecten op de bestaande route door Leiden (maar minder dan CA), maar heeft daarnaast ook negatieve effecten op andere deelgebieden, met name de Stevenshof (deelgebied 3) en de wijk Noord Hofland/Het Wedde te Voorschoten. Bovendien moet worden betwijfeld of deze effecten effectief kunnen worden gemitigeerd, aangezien het tracé van ZnB te Leiden Zuid reeds halfverdiept met geluidswal is vormgegeven en te Voorschoten 4 meter verdiept in een open bak. Mitigerende maatregelen zullen in ieder geval zeer ingrijpend zijn met navenante kosten en nadelige effecten op andere criteria zoals landschap. Geconcludeerd moet worden dat de effecten op geluidgevoelige bestemmingen boven 53 dB wel degelijk onderscheidend zijn. Voor ZnB is namelijk sprake van verplaatsing van geluidsoverlast (van Lelylaan/Churchillaan naar Stevenshof en Noord Hofland/Het Wedde, terwijl voor CA een daadwerkelijke reductie van geluidsoverlast wordt bereikt.</p> <p>45. Saldering geluidseffecten is niet in overeenstemming met Wet geluidshinder</p> <p>De totaal-scores voor ZnB zijn q.q. te gunstig (neutraal moet zijn</p>



Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<p>negatief) doordat een simpele kwantitatieve saldering wordt toegepast, wat de Wet Geluidhinder niet toestaat. Daardoor wordt de ernst van de verslechtering van de geluidsniveaus voor de Stevenshof en Voorschoten/Het Wedde ondergewaardeerd en worden relatief geringe verbeteringen langs de huidige N206 overgewaardeerd en een-op-een van de verslechtingen afgetrokken. Een verslechtering van de huidige stille woonomgeving van enkele duizenden inwoners naar een situatie met constante geluidhinder (waartegen geen enkele woning beschermd is tot nu toe) moet veel zwaarder tellen dan een geringe afname van de hinder voor enkele duizenden inwoners langs de bestaande route, waar wel geluidwerende maatregelen aan de gevel e.d. getroffen zijn. Opmerkelijk is dat in het VOPIP hierover wordt opgemerkt dat in direct aan het tracé gelegen woonwijken (Stevenshof, Noord-Hofland) zonder nader onderzoek geen sprake kan zijn van vergunbaarheid vanwege de aanwezigheid van goede alternatieven.</p>
Luchtkwaliteit: algemeen	<p>46. Expliciet geformuleerde doelstellingen en toetsing daarop ontbreken voor het aspect luchtkwaliteit</p> <p>Al in het PVVP (2004) constateert de provincie dat er langs de N206 door Leiden een leefbaarheidsprobleem is. De provincie stelt zich als doel: "De provincie streeft naar een afname van het aantal blootgestelden aan lucht van onvoldoende kwaliteit (boven de grenswaarden). Het doel is om in 2015 geen blootgestelden te hebben boven de grenswaarden." (Ontwerp Beleidsvisie Duurzaamheid en Milieu, 2012, p. 16). In Holland-Rijnland is sprake van een aantal punten waar de luchtverontreiniging (NOx) normen overschrijdt (Tweede Voortgangsrapportage Luchtkwaliteit (NSL/RSL) 2011). Verbetering van de leefbaarheid is een doelstelling van de RijnlandRoute. Uit het MER is niet vast te stellen of die doelstelling op het aspect luchtkwaliteit wordt gehaald en wordt ook niet gerelateerd aan overkoepelende provinciale doelstellingen. In ieder geval voor Zoeken naar Balans blijkt uit de neutrale beoordeling dat deze variant geen positieve bijdrage aan de doelstelling op het gebied van luchtkwaliteit levert. Daarmee is dus niet aangetoond dat aanleg van de RijnlandRoute een effectieve bijdrage levert aan de doelstelling om de leefbaarheid te verbeteren. Integendeel, er zal sprake zijn van grote milieubelasting in thans onaangetast gebied en daarmee van niet behalen van deze doelstelling.</p>
5.2 Luchtkwaliteit: Conclusie (p. 71)	<p>47. Effectiviteit mitigerende maatregelen hoort te worden meegenomen in conclusie over luchtkwaliteit</p> <p>Aan de variant Churchill Avenue wordt een (zeer) negatieve score toegekend door overschrijding van luchtkwaliteitsnormen bij tunnelmonden. Dit is inderdaad de gesaldeerde uitkomst van het model. Het gebruikte rekenmodel voor luchtkwaliteit houdt geen rekening met de specifieke omstandigheden bij tunnelopeningen. De daadwerkelijke effecten zullen naar verwachting positiever zijn dan bij ZnB (zie ook memo van Tunnel Safety Consults, Tunnelportalen en luchtkwaliteit). De beschreven negatieve effecten doen zich uitsluitend voor bij de tunnelopeningen. In de rest van het plangebied treden aanmerkelijke verbeteringen in luchtkwaliteit op, met name ook tussen de tunnelopeningen. De beschreven mitigerende maatregelen zullen dan juist zeer effectief zijn, terwijl ze niet veel hoeven te kosten (tunnelventilatie is standaard onderdeel van de tunnelinrichting). Gemeten over het gehele studiegebied is te verwachten dat meer huishoudens met positieve effecten te maken krijgen dan met negatieve,</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<p>wat een neutrale tot positieve score zou rechtvaardigen. Door gebruik te maken van een model dat meer is uitgerust voor beoordeling van luchtkwaliteit bij tunnels en door mitigerende maatregelen mee te nemen in het oordeel is het heel aannemelijk dat de werkelijke effecten ten aanzien van luchtkwaliteit geheel anders worden dan nu beschreven in het MER. In uw conclusie dient u dit ook te vermelden, aangezien anders het beeld ontstaat dat hier sprake is van een onoverkomelijk probleem.</p> <p>48. Beschouwing luchtkwaliteitshinder bij tunnelmonden ZnB en N11-West ontbreekt</p> <p>Opmerkelijk is verder dat u verzuimt te vermelden dat ook bij andere varianten waarin tunnels zijn opgenomen grote aantallen gehinderden zijn, en dat daar mitigerende maatregelen nauwelijks effectief zijn. Dit blijkt ook uit de figuren 5.1 en 5.2 (p. 73 resp. 74): Voor CA is de verslechtering van de luchtkwaliteit met name ter hoogte van de tunnelmonden en merendeels goed te mitigeren; voor ZnB is de verslechtering gelegen langs een langgerekt tracé en nauwelijks te mitigeren.</p> <p>Daarmee is uw effectbeschrijving onevenwichtig en leidt de samenvatting van de effecten tot een verkeerde beeldvorming over luchtkwaliteit.</p>
<p>Luchtkwaliteit: effectbeoordeling (p. 76-77)</p>	<p>49. Saldering effecten luchtkwaliteit ontleent zicht op werkelijke effecten langs het tracé</p> <p>De provincie kiest ervoor om in het hoofdrapport uitsluitend informatie over gesaldeerde effecten op te nemen, en in het achtergrondrapport Luchtkwaliteit uitsluitend een kwalitatieve beschrijving van de effecten in deelgebieden. Verzuimd is echter om een per deelgebied uitgesplitste beoordeling van de toetsingscriteria op te nemen. Het is nu onmogelijk te bepalen hoeveel gevoelige bestemmingen per deelgebied te maken krijgen met een verandering van luchtkwaliteit. Uit de opgenomen figuren 5.1 en 5.2 (p. 73 resp. 74) blijkt dat voor ZnB een verschuiving van het luchtkwaliteitsprobleem optreedt van deelgebied 4 en 5 naar deelgebied 2 en 3.</p> <p>Voor de saldering van de luchtkwaliteit (zie fig.5.3) geldt hetzelfde als bij geluidhinder: de aantallen woningen in Voorschoten en de Stevenshof waar een (enorme) verslechtering van niets naar vlak boven of onder de norm optreedt mogen niet een-op-een gesaldeerd worden met woningen langs de N206 waar een geringe verbetering optreedt. Figuur 5.2 lijkt verder een onderschatting van het effect van de heersende (zuidwestelijke) windrichting langs de Stevenshof en Noord Hofland/Het Wedde.</p> <p>Dit zijn ernstige tekortkomingen van het MER.</p> <p>[N.B. Hoe weinig de opstellers met de plaatselijke situatie bekend zijn toont de foute aanduiding op blz.74 van de Leidseweg in Voorschoten als "Leidsestraat"!] </p> <p>50. Realistische maatregelen luchtkwaliteit blijven buiten beschouwing in autonome ontwikkeling</p> <p>Onvoldoende is onderzocht hoe de luchtkwaliteit op de bestaande verbinding N206 verbeterd kan worden – ook met het oog op de periode dat er geen andere verbinding dan de N206 beschikbaar is. De situatie op de huidige verbinding is slechter dan deze zou kunnen zijn doordat Leiden en de provincie verzuimen maatregelen te nemen: door geen vorm van groene golf in te voeren, door ronduit onintelligente afstelling van de VRI's en door handhaving van gelijkvloerse kruisingen met langzaam verkeer, waardoor één voetganger of fietser een hele rij</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<p>(vracht)auto's tot stoppen kan dwingen. Sommige VRI's dwingen tot onnodige stop &amp; go's van 50 km/u tot 0 km/u en v.v. zonder dat er zelfs "vragend" verkeer uit zijstraten staat te wachten! Uit TNO-rijproeven blijkt dat door drie extra stops tussen Haagweg en Lammenschans het verbruik en dus de CO2-emissie verdubbelen. NOx-emissies en de uitstoot van fijnstof/PM10 zullen door stop&amp;go's nog groter uitvallen. Hierdoor nemen de emissies buiten de spits nodeloos toe. Het achterwege laten van maatregelen om de doorstroming en het rijgedrag (door promotie Het Nieuwe Rijden) te verbeteren is een omissie in het MER en in het huidige beleid van gemeente en provincie. Daar komt dan nog bij de problematiek van de brugopeningstijden van de Lammebrug, waardoor het mogelijk blijft dat er ver voor de Lammenschans nog files staan lang nadat een zeilboot met staande mast of leeg vrachtschip gepasseerd is!</p> <p>Eenvoudige, kosteneffectieve maatregelen om de genoemde doorstromingsproblematiek te verbeteren zijn realistisch in de periode tot 2020 en hadden dus onderdeel moeten zijn van het referentiealternatief 2020 (en eveneens in nulplus-alternatieven en variant ZnB-A). Nu dit niet is meegenomen is dit een ernstige tekortkoming van het MER: de referentiesituatie wordt slechter voorgesteld dan zij is, waardoor het probleemoplossend vermogen van (met name) Zoeken naar Balans ernstig wordt overschat.</p>
<p>5.3 Externe veiligheid: effectbeoordeling (p. 78-79)</p>	<p>51. Externe veiligheid is geen significant onderscheidend criterium De positieve beoordeling voor Externe veiligheid voor ZnB en N11-W is gebaseerd op een kunstmatige redenering, en daarmee onterecht. In de eerste plaats zou het genoemde bestemmingsplan voor Monarch II niet vastgesteld mogen worden als daarmee een grenswaarde wordt overschreden en er geen besluit is genomen over de routing van vervoer van gevaarlijke stoffen. In de tweede plaats moet eerst gekeken naar mogelijke maatregelen ter plekke, zoals venstertijden. Immers, langs de Utrechtse Baan liggen vrijwel alleen kantoren. Als deze mitigerende maatregelen effectief zijn is er helemaal geen probleem in de referentiesituatie. In de derde plaats betreft het een effect buiten het plangebied van de RijnlandRoute en is er geen expliciete doelstelling om met de RijnlandRoute de externe veiligheid elders in de regio te vergroten.</p> <p>De conclusies voor het groepsrisico-effect buiten het onderzoeksgebied (A12 Den Haag) gelden uitsluitend als de tunnel in ZnB ook daadwerkelijk wordt gecategoriseerd als tunnel waardoor gevaarlijke stoffen zijn toegestaan. Anders zijn de effecten veel minder (cat. I-tunnel) of nihil (cat. II tunnel).</p>
<p>5.4 Gezondheid: effectbeoordeling (p. 81)</p>	<p>52. Saldering effecten gezondheid ontnemt zicht op werkelijke effecten langs het tracé</p> <p>De provincie kiest ervoor om in het hoofdrapport uitsluitend informatie over gesaldeerde effecten op te nemen. In het achtergrondrapport Gezondheid wordt weliswaar genoemd dat er een beschouwing per deelgebied wordt gedaan (§3.3, p. 20), maar daaraan wordt geen vervolg gegeven. Ook het opgenomen kaartmateriaal in het achtergrondrapport biedt geen inzicht, omdat uitsluitend kaarten van de variant Churchillavenue zijn opgenomen. Ook de tabellen in de bijlagen bieden geen enkel inzicht in de aantallen huishoudens met een bepaalde GES-score per deelgebied. Dit is een ernstige tekortkoming, omdat hierdoor de mogelijke cumulatie van gezondheidseffecten niet duidelijk per deelgebied in beeld gebracht wordt.</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
Luchtkwaliteit: beschouwing PM(2,5) en PM(0,1) (p. 76); Gezondheid: beschouwing (p. 82)	<p>53. Effecten ultrafijnstof niet beschouwd</p> <p>Gesteld wordt dat ultrafijnstof meer effecten heeft op gezondheid dan NOx en dat de invloed van verkeer op de concentratie ultrafijnstof groter is dan voor andere soorten luchtverontreiniging. Het is een essentieel effect om te beschouwen, ook volgens de richtlijnen MER. Van belang is om dan wel rekening te houden met mogelijke mitigerende maatregelen, omdat deze de relatieve scores van de varianten ten opzichte van elkaar nogal kunnen beïnvloeden (zie commentaar bij Geluid en luchtkwaliteit).</p>
Gezondheid: beschouwing (p. 82)	<p>54. Geluidsoverlast weegt terecht het zwaarst bij beoordeling gezondheidseffecten</p> <p>De provincie stelt hier de voorgeschreven methode voor bepaling van gezondheidseffecten ter discussie (terwijl in het Achtergrondrapport Gezondheid (par. 3.3, p. 19) toch gesteld wordt dat het 'een bruikbare methode' is), naar het schijnt om de goede resultaten van CA te bagatelliseren, en de tegenvallende resultaten van ZnB 'omhoog te praten'. Op basis van het achtergrondrapport Gezondheid is vast te stellen dat in het studiegebied veel meer adressen last van geluidsoverlast (ca. 39.000 adressen &gt;GES 5) hebben dan van een slechte luchtkwaliteit (ca. 200 adressen &gt; GES 5). Daarmee is het terecht en verklaarbaar dat het alternatief dat het meeste bijdraagt aan reductie van geluidsoverlast ook veruit het beste scoort op de gezondheidsbeoordeling</p>
<b>H6: Milieu – natuurlijke omgeving</b>	
6.1 Natuur: Effectbeoordeling beschermde soorten (p. 83-84)	<p>55. Inventarisatiemethodiek beschermde soorten brengt werkelijke onderscheidende effecten niet in kaart</p> <p>De toegepaste inventarisatiemethodiek gaat uit van het tellen van voorkomende soorten langs de tracévarianten. Effectbeoordeling vindt plaats aan de hand van het totaal aantal soorten waarvan het voorkomen is vastgesteld langs een variant. Deze methode is absoluut ongeschikt voor een goede effectbepaling:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- er wordt geen rekening mee gehouden dat de varianten uit meerdere tracédelen bestaan, waarbij sommige tracédelen in alle varianten voorkomen, en andere niet.</li> <li>- er wordt geen rekening mee gehouden dat sommige soorten eenmalig worden aangetroffen, en andere op meerdere plaatsen</li> </ul> <p>De gelijke beoordeling voor alle tracés is niet overeenkomstig de werkelijk optredende effecten. In onderstaand overzicht zijn de geïventariseerde soorten (Lijst 2 en 3) per tracédeel opgenomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Katwijk-A44 (incl. KLV): Kleine modderkruiper, Waterspitsmuis, Ruige dwergvleermuis, Bittervoorn, Platte schijfhoorn, Huismus, Boerenzwaluw, Groene specht (8 soorten)</li> <li>• A44-A4 (N206-tracé): Gewone dwergvleermuis, Huismus (2 soorten; inclusief bypass OVP: 6 soorten)</li> <li>• A44-A4 (N11-west-tracé): Daslook, Eekhoorn, Kleine modderkruiper, Ruige dwergvleermuis, Rosse vleermuis, Watervleermuis, Bittervoorn, Platte schijfhoorn, Buizerd, Huismus, Sperwer, Boerenzwaluw, Groene specht (13 soorten; met bypass OVP: 15 soorten)</li> <li>• Bypass OVP: Kleine modderkruiper, Gewone dwergvleermuis, Laativlieger, Bittervoorn, Platte schijfhoorn (5 soorten)</li> </ul> <p>Hieruit wordt duidelijk dat met name op het tracédeel A44-A4 de</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<p>varianten zéér onderscheidend zijn. Op het tracédeel A44-A4 zijn voor CA 6 soorten aangetroffen, voor N11-West 13 soorten, en voor ZnB zelfs 15 soorten. De varianten ZnB, ZnB-F, N11-W 2 en 4 scoren onderscheidend slechter dan de andere varianten. Dat dit niet blijkt uit het MER is een zeer ernstige tekortkoming.</p> <p>56. Inventarisatie beschermde soorten verre van volledig  In de inventarisatie ontbreken (trek)vogels, die niet zijn opgenomen in de tabellen, maar wel bescherming genieten.  Bij de opsomming van de polders die in het geding zijn bij de varianten ten zuiden van belang is het van belang volledig te zijn. Niet alleen de Papewegse en Groote Westeindsche worden door door- of aansnijding aangetast, maar ook de Ommedijkse polder, de Zuidwijkse polder, de Stevenshofjespolder, de Hofpolder en de Oostvlietpolder. Deze polders vormen voor vele dier- en plantesoorten cruciale schakels in de ecologische verbindingzone tussen de kust en het Groene Hart. Alleen al de Zuidwijkse en Papewegse polders herbergen 7 beschermde Rode Lijst zoogdiersoorten (drie soorten vleermuizen, de Hermelijn, de Wezel, de Bunzing en de Egel), 16 Rode Lijst broedvogelsoorten, waaronder belangrijke aantallen Grutto's en Tureluurs, 3 Rode Lijst vissoorten, waaronder Bittervoorn en Kroeskarper en 4 Rode Lijst amfibiesoorten, waaronder de Kleine watersalamander en de Rugstreeppad. Daarnaast dienen de polders als doortrek- of foerageergebied voor een tiental vogelsoorten, waaronder de Lepelaar, de Kleine Zwaan en de Brandgans, die zijn beschermd onder bijlage I van de EU Vogelrichtlijn, hetgeen betekent dat Nederland verplicht is voor deze soorten bijzondere beschermingsmaatregelen te treffen. Tevens maakt de MKBA (2008) nog melding van vele tientallen beschermde soorten vaatplanten, die langs het tracé voor zouden komen.</p>
Mitigerende maatregelen beschermde soorten (p. 84)	<p>57. Effectiviteit mitigerende maatregelen beschermde soorten onterecht niet meegenomen in beoordeling  De mitigerende maatregelen worden voor de CA-varianten en ZnB-A als 'licht' ingeschat, en voor de overige varianten als 'zwaar'. Dit is onterecht niet weergegeven in het overzicht effectbeoordeling Natuur (Tabel 6.6, p. 97). De beoordeling van het aspect 'beschermde soorten' (inclusief mitigerende maatregelen) dient voor CA, CA-G en ZnB-A zodanig te worden bijgesteld dat dit onderscheid blijkt (bijvoorbeeld van --naar 0/-).</p> <p>Overigens is het onwaarschijnlijk dat de als 'zwaar' beoordeelde mitigerende maatregelen zullen leiden tot volledig wegnemen van de negatieve effecten. Daarmee is het onwaarschijnlijk dat ontheffing van de Flora- en faunawet kan worden verkregen, zeker omdat er reële alternatieven zijn. Dat is ook de eindconclusie van de Natuurtoets (Bureau Mertens, p. 56): "Voor de tracés van het tracé N11-west en het tracé Zoeken naar balans is ontheffing van de Flora- en faunawet vereist. Het verkrijgen hiervan is een aandachtspunt omdat mitigerende en compenserende maatregelen moeilijk zijn te treffen en de belangen van deze tracés moeilijk zijn te onderbouwen omdat het Churchill Avenue-tracé reëel alternatief is."</p>
Ecologische Hoofdstructuur (EHS): effectbeoordeling (p. 85)	<p>58. Omvang en aard compenserende maatregelen hoort te worden beschouwd bij effectbeoordeling EHS  Net als voor beschermde soorten is het ook voor de EHS de mate waarin compensatie mogelijk is te beschouwen bij de effectbeoordeling. Uit het achtergrondrapport Natuur (p. 87) blijkt namelijk dat voor de</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<p>varianten die uitsluitend de Oostvlietpolder doorsnijden mitigatie eenvoudig en volledig kan zijn, terwijl bij Berbice en Westeinde mitigatie lastig is en niet volledig.</p> <p>Onduidelijk is waarom gesteld wordt dat ‘onduidelijk [is] of het op grond van het provinciale beleid noodzakelijk is een compensatieplan op te stellen’. Dit is volslagen onzin, omdat in de Structuurvisie (p. 77-78: Compensatiebeginsel) en Verordening Ruimte (Artikel 5, lid 4 en 5) al sinds 2010 is vastgelegd dat het compensatiebeginsel in dergelijke gevallen van toepassing is. De aard en omvang van compenserende maatregelen is een onderscheidend kenmerk tussen tracéalternatieven en kan derhalve niet worden uitgesteld tot de fase van het inpassingsplan.</p> <p>59. Aantasting oppervlakte van biotoop is ernstiger voor ZnB (en N11-West) dan voor CA</p> <p>Bij “aantasting oppervlakte” (blz. 85) moet het vooral om vernietiging biotoop gaan, wat bij ZnB veel ernstiger is dan bij CA.</p>
Ecologische Hoofdstructuur (EHS): mitigerende maatregelen (p. 86)	<p>60. Inpasbaarheid ecoduct Maaldrift blijkt niet uit ontwerp</p> <p>Gesteld wordt dat het beoogde ecoduct bij Maaldrift ‘inpasbaar’ is, maar mogelijk wel een langere uitvoering vergt. Uit het ontwerp blijkt dit niet. Daarnaast heeft een langere uitvoering een significant effect op de kosten.</p>
Effectbeoordeling en mitigerende maatregelen: lichthinder	<p>61. Lichthinder is een onderscheidend effect</p> <p>Ten onrechte wordt lichthinder op blz. 92 niet als beoordelingscriterium gehanteerd. Die hinder (n.b. kansen predatoren weidevogels) is wel zeer relevant. ZnB krijgt in tabel 6.6 ten onrechte een (+) voor effecten op Rode Lijst soorten.</p> <p>Voorkomen van lichthinder door laag geplaatste en speciale armaturen (LED!) zou niet een optie (“kan”) maar een standaard techniek moeten vormen bij ZnB (blz. 87 en 92 en 99), ook vanwege het landschappelijk effect vanuit de Stevenshof en Voorschoten Noord Hofland/Het Wedde op de nu nog pikzwarte polder/golfterrein.</p>
Effectbeoordeling overige natuur: belangrijke weidevogelgebieden (p. 95)	<p>62. Compensatiebeginsel geldt ook voor weidevogelgebieden</p> <p>In de Provinciale Structuurvisie is het Compensatiebeginsel natuur, recreatie en landschap (pp. 77-78) opgenomen, waaronder ook belangrijke weidevogelgebieden vallen. De aard en omvang van compenserende maatregelen is een onderscheidend kenmerk tussen tracéalternatieven en kan derhalve niet weggelaten worden.</p>
Effectbeoordeling gemeentelijke hoofdgroenstructuur (p. 96)	<p>63. Tijdelijke effecten gemeentelijke hoofdgroenstructuur kunnen voor CA niet zelfde beoordeling krijgen als permanente effecten andere varianten</p> <p>Geconstateerd wordt dat het tijdelijke effect van de aanleg van CA op de gemeentelijke hoofdgroenstructuur hetzelfde wordt beoordeeld als het permanente effect (vernietiging) op de groenstructuur ten zuiden van Leiden. Beide effecten zijn negatief en over vergelijkbare lengte, maar een permanent effect hoort negatiever te scoren dan een tijdelijk effect. De beoordeling is derhalve onjuist.</p>
6.2 Landschap: onderzoek en beschouwde effecten (p. 98)	<p>64. Ligging in provinciaal en nationaal landschap niet meegenomen in beoordeling</p> <p>Grote delen van het tracé van Zoeken naar Balans en N11-West zijn nieuwe doorsnijdingen van provinciaal landschap (Duin, Horst en Weide; Wijk en Wouden), en deels ook in nationaal landschap (Groene Hart). Gezien de ambitie die de provincie heeft om deze landschappen van grote betekenis te behouden en versterken (zie Provinciale</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	Structuurvisie) zou hieraan in de effectbeoordeling expliciet aandacht moeten worden besteed. De enige beoordeling die hier bij past is 'zeer negatief' op bovenregionaal schaalniveau.
Landschap: Binnenstedelijk gebied Leiden (p. 99) Noord-Hofland en Berbice (p. 100)	<p>65. CA heeft positief effect op landschap In de tekst staat duidelijk vermeld dat door aanleg van de tunnel een positief effect ontstaat. De overall conclusie dat het effect 'neutraal' is, is onterecht.</p> <p>Ook op de Papenwegsepolder, Noord-Hofland en Berbice kan CA een positief effect hebben. Dat komt omdat bij aanleg van CA de tracéreservering van N11-West vervalt, en dat daarmee een barrière voor landschapontwikkeling wordt weggenomen. Dat is van belang voor de ontwikkeling van de landgoedbiotoop rondom Berbice en de verbinding van stad en land in de Papenwegsepolder (doelstelling provinciaal groenbeleid)</p>
Landschap: Papenwegsepolder (p. 99-100)	<p>66. Effectbeschrijving Landschap voor Papenwegsepolder en Voorschoten is volstrekt inadequaat</p> <p>De tekst bij deze paragraaf staat model voor de 'gunstige' wijze waarop de negatieve effecten van ZnB systematisch als minder ernstig ("een verstorend effect") beschreven worden en de mogelijke effecten van CA zwaar aangedikt worden in het MER en de beleidsdocumenten. De impact op het landschap wordt overigens pas duidelijk als op internet de bijlagen met de gekozen inpassingsvariant ingezien worden. Zo ontbreken waarheidsgetrouwe visualisaties van wat de inwoners van de Stevenshof en van Voorschoten te zien krijgen van ZnB. Bij de visualisaties die gemaakt zijn door Brons en partners, is al bij de presentatie door de provincie aangegeven dat deze niet haalbaar zouden zijn.</p> <p>Het meest ingrijpend lijkt de brute doorsnijding en afdamming van de twee historische boezemwateren Dobbe- en Veenwatering in de Papenwegse polder. Vanuit de Wijkraad Stevenshof, het Koninklijk Nederlands Watersportverbond, de Ned. Kanobond en andere organisaties voor de kleine watersport en de schaatssport is herhaaldelijk gewezen op de waardevolle functies van deze wateren voor de kano- en kleine watersport en het schaatsen vanuit Leiden door deze nu nog ongerepte polder richting de Horsten, waar deze wateren eeuwenoude verbindingen mee vormen.</p> <p>De geprojecteerde omleiding van deze wateren tot aan de spoorbaan annex tunnelbak is buitengewoon ingrijpend, had qua kenbaarheid niet alleen een internet-bijlage beperkt mogen blijven, is onbegrijpelijk en onnodig. Met een doortrekking van de tunnelbak na de spooronderdoorgang tot voorbij de Dobbewatering en door verlenging van de verdiepte kruising met de A44 tot onder de Veenwatering kan een (onherstelbare) fundamentele aantasting van deze natuurlijke boezemwateren voorkomen worden. De gekozen doorsnijdingen van deze wateren en van de Papenwegse polder vormen rechtstreekse en ernstige inbreuken op alles wat de provincie in de Provinciale Structuurvisie als beleid heeft vastgesteld t.a.v. natuur, water, landschap, cultuurhistorie, landgoederen en groen-blauwe recreatie. De flagrante schending van het daarin gestelde zou moeten leiden tot diskwalificatie van het Zoeken naar Balans-tracé in deze vorm als haalbare variant.</p> <p>NB: eerder in het trechteringsproces zijn de varianten N11-west 1 en 3 afgevallen, o.a. omdat ze een te grote inbreuk op het landschap zouden zijn! Beide tracés hadden minder impact dan de nu geprojecteerde ZnB-</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	variant.
Landschap: Mitigerende maatregelen (p. 103)	<p>67. Compensatiebeginsel geldt ook voor landschapselementen In de Provinciale Structuurvisie is het Compensatiebeginsel natuur, recreatie en landschap (pp. 77-78) opgenomen, waaronder ook karakteristieke landschapselementen vallen. De aard en omvang van compenserende maatregelen is een onderscheidend kenmerk tussen tracéalternatieven en kan derhalve niet weggelaten worden.</p>
6.3 Cultuurhistorie: onderzoek en beschouwde effecten	<p>68. Ligging in landgoederenzones, topgebieden en kroonjuwelen cultureel erfgoed niet meegenomen in beoordeling Grote delen van het tracé van Zoeken naar Balans en N11-West zijn gelegen in gebieden waar de provinciale structuurvisie beperkingen formuleert aan de ruimtelijke ontwikkeling, bijvoorbeeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Topgebied cultureel erfgoed: Ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk, binnen randvoorwaarden vanuit cultuurhistorie.</li> <li>• Kroonjuweel cultureel erfgoed: Ruimtelijke ontwikkelingen die strijdig zijn met het cultuurhistorisch belang zijn in principe niet mogelijk.</li> <li>• Landgoederenzone: Voor alle landgoederenzones geldt dat de provincie Zuid-Holland ontwikkelingen die afbreuk doen aan de landschappelijke en/of cultuurhistorische waarden van de betreffende zone niet zal toestaan.</li> </ul> <p>Gezien dit beleid zou hieraan in de effectbeschrijving expliciet aandacht moeten worden besteed. De mogelijkheden voor aanleg worden er immers door beperkt. Ook zullen de mitigerende en compenserende maatregelen in deze gebieden niet eenvoudig zijn.</p>
6.4 Recreatie: Effectbeschouwing (p. 108)	<p>69. Bereikbaarheid Duin, Horst en Weide-gebied ernstig gehinderd In het provinciale Groenplan wordt ingezet op een betere ontsluiting van het Duin, Horst en Weide-gebied, o.a. door een 'poort' te creëren ter hoogte van de Stevenshof. Realisatie daarvan wordt ernstig gehinderd door de varianten ten zuiden van Leiden. Eveneens voor de variant Zoeken naar Balans geldt dat de Veenwatering en Dobbewatering wordt doorsneden, waardoor de autonome recreatievormen kanoën en schaatsen ernstig worden gehinderd. Immers, de geprojecteerde omgravingen langs het ZnB-tracé vormen een ernstige afbreuk aan het vaargenot (men vaart c.q. schaatst er kilometers lang pal langs het wegverkeer, terwijl men hier juist komt voor de stilte en het landschap) en het tracé dwingt tot een omweg van ca. 3 km om weer op de Veenwatering te komen, waardoor deze wateringen elke aantrekkingskracht verliezen. Onbegrijpelijk is dat onder 6.4 en in figuur 6.9 geen aandacht wordt besteed aan de (doorsnijding van de) elders in het MER (o.a. in de ontwerptekeningen) genoemde "noordelijke en zuidelijke kanoroutes" (ergo: bovengenoemde wateringen, wederom een bewijs van de gebrekkige gebiedskennis van de opstellers), waarover de Wijkraad Stevenshof en watersport- en kano-organisaties uitvoerige informatie in verschillende stadia gegeven hebben</p> <p>Voor ZnB en ZnB-F hoort dit te leiden tot zeer negatieve scores voor 'doorsnijding routes' en 'bereikbaarheid gebieden'. Gezien het bovenstaande kan eveneens niet volgehouden worden dat ZnB in tabel 4.8 (Barrièrewerking, blz. 60) een + scoort bij dit criterium; het moet een dikke (- -) zijn!</p> <p>70. Recreatiekwaliteit ernstig gehinderd door varianten ten zuiden van Leiden De neutrale score voor recreatiekwaliteit is onterecht voor N11-West- en</p>



Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	ZnB-varianten. Autonome recreatie langs de rand van de Stevenshof en Noord Hofland/Het Wedde (wandelen, fietsen, skeeleren) krijgt te maken met geluidshinder boven 50dB, net als de sportvelden en de golfbaan in Voorschoten. Hieraan moet een negatieve beoordeling worden toegekend.
Recreatie: Mitigerende maatregelen (p. 111)	71. Compensatiebeginsel geldt ook voor recreatiegebieden In de Provinciale Structuurvisie is het Compensatiebeginsel natuur, recreatie en landschap (pp. 77-78) opgenomen, waaronder ook recreatiegebieden in de Zuidvleugel vallen. De aard en omvang van compenserende maatregelen is een onderscheidend kenmerk tussen tracéalternatieven en kan derhalve niet weggelaten worden.
6.5 Archeologie: Effectbeoordeling (p. 113)	72. Zeer negatieve beoordeling CA archeologie is onterecht Het enige onderscheidende effect tussen ZnB en CA is op het criterium 'verwachtingszones'. ZnB blijkt bij nadere inspectie 30 ha aan te tasten, en CA 33 ha. Dit is een nauwelijks onderscheidend verschil dat niet mag leiden tot een verschil in totaalbeoordeling.
6.6 Bodem en (grond)water: demping van oppervlaktewater (p. 115)	73. Beoordeling opstuwings­effect van doorsnijding Veenwatering en Dobbewatering ontbreekt Uit het achtergrondrapport Oppervlaktewater (Tabel 3.15) blijkt dat wel de gevolgen voor opstuw­ing zijn beoordeeld voor aanpassing van bruggen, maar niet de gevolgen van het doorsnijden van de hoofd­boezemwateringen Veenwatering en Dobbewatering (door variant ZnB en ZnB-F). Te verwachten is dat het opstuwings­effect daarvan significant groter zal zijn dan het plaats­en van een extra brugpijler. Het is onterecht dat dit effect niet is beoordeeld. Omdat de waterafvoer door de doorsnijding ernstig gehinderd wordt, en Rijnlands Keur daarom doorsnijding niet toestaat, zullen in het ontwerp maatregelen genomen moeten worden (brug, aquaduct of omleiding) die significante effecten op kosten en milieueffecten kunnen hebben. Het is een ernstige tekortkoming dat deze effecten niet zijn beoordeeld.
<b>H7: Maakbaarheid en bouwoverlast</b>	
7.2 Technische maakbaarheid en vergunbaarheid	74. Oordeel over tunnelveiligheid Churchill Avenue is niet adequaat onderbouwd De provincie beschrijft een procesrisico 'veel discussie met een onzekere uitkomst' en hecht daar een zwaarwegend oordeel aan ten aanzien van de maakbaarheid van de variant Churchill Avenue. Dit oordeel is subjectief en niet onderbouwd. De provincie is in diverse opzichten nalatig <ul style="list-style-type: none"> <li>• Er is geen gepubliceerd, in opdracht van de provincie uitgevoerd onderzoek, dat aantoon­de dat het ontwerp van Churchill Avenue niet voldoet aan de eisen van tunnelveiligheid. Het in de MER als referentie opgenomen TNO-rapport is niet formeel vrijgegeven, de inhoud en conclusies evenmin. Van Team Churchill Avenue hebben wij vernomen dat uit het concept-rapport niet bleek dat er problemen zijn met tunnelveiligheid</li> <li>• De binnenkort wettelijk verplichte QRA-analyse is niet uitgevoerd dan wel niet gepubliceerd, omdat deze niet geschikt zou zijn voor tunnels die afwijken van het standaard-ontwerp. Dit terwijl de methodiek juist ook toestaat om op basis van Expert judgement ook voor afwijkende tunnels tot een oordeel te komen, en daarvoor ook concrete voorschriften bevat.</li> <li>• De provincie is volledig voorbijgegaan aan het in opdracht van Churchill Avenue opgestelde rapport van het onafhankelijke bureau</li> </ul>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<p>TSC waaruit blijkt dat CA maakbaar en veilig is, en derhalve vergunbaar.</p> <p>Deze handelwijze van de provincie is uiterst nalatig, omdat op deze wijze een alternatief dat aangemerkt moet worden als een reëel alternatief onterecht is afgevallen.</p>
7.3 Verkeershinder (p. 116)	<p>75. Bouw Churchillavenue levert verkeershinder op, maar deze kan binnen aanvaardbare proporties blijven</p> <p>Uit onderzoeken van de provincie en gemeente Leiden blijkt inderdaad dat er verkeershinder op zal treden, maar dat deze in vergelijking met de autonome situatie niet onaanvaardbaar is. Voor de volledigheid wijzen wij er op dat hoe dan ook tussen nu en 2020 de huidige N206 zal worden gereconstrueerd en dat ook daar verkeershinder zal optreden.</p>
7.4 Bouwhinder (p. 119)	<p>76. Bouwhinder bij Zoeken naar Balans is meer dan geluidhinder</p> <p>Gezien de ingrijpende omlegging van twee boezemwateren, aanleg van grondwallen en aantasting van het landschap tijdens en na de aanleg zal ZnB voor de Stevenshof en Voorschoten/Het Wedde een zeer grote (bouw)overlast geven door inzet van veel graaf- en baggermachines e.d. en de benodigde aan- en afvoer van materialen en grond. Dat is dus veel meer dan geluidhinder.</p>
<b>H8: Integrale effectvergelijking</b>	
8.1 Effectenoverzicht (p. 121)	<p>77. Effectenoverzicht behoeft aanpassing en nuancering</p> <p>Het spreekt voor zich dat op basis van het in deze notitie opgenomen commentaar deze scores aanpassing behoeven.</p> <p>Het is ook belangrijk dat waar in de tekst sprake is van een nuancering van de score (bijvoorbeeld de zeer negatieve score voor luchtkwaliteit bij CA die eenvoudig tegengegaan kan worden), deze nuancering in directe nabijheid van het effectenoverzicht wordt herhaald, omdat anders de beeldvorming niet juist is.</p>
8.2 Doelstelling: Autobereikbaarheid (p.122)	<p>78. Geen onderscheid tussen CA en ZnB op doelstelling 'autobereikbaarheid'</p> <p>Ten aanzien van de conclusie over de toekomstwaarde van Churchillavenue herhalen wij een aantal punten die eerder aan de orde komen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De conclusie is gebaseerd op onrealistische verkeersprognoses die intensiteiten opleveren die zich zeer zeker niet in 2030 zullen voordoen.</li> <li>• In een herberekening van het verkeersmodel is aangetoond dat met een kleine aanpassing Churchillavenue wel functioneert</li> <li>• Voor o.a. ZnB zijn al in 2020 afwikkelingsproblemen geconstateerd, waarbij de maatregelen daartegen niet in scope zijn verklaard</li> </ul> <p>Hieruit blijkt dat op het aspect 'toekomstvastheid 2030' geen onderscheid is tussen ZnB en CA.</p>
Leefbaarheid (p. 123)	<p>79. Leefbaarheidsdoelen worden niet gehaald voor Zoeken naar Balans</p> <p>Ten aanzien van de conclusie herhalen wij dat de leefbaarheidsdoelen worden getoetst aan de hand van vergelijking van de milieueffecten in 2020/2030, en dat op basis daarvan niet kan worden vastgesteld of het gestelde doel is gehaald.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ten aanzien van sluipverkeer kan geen goede conclusie worden getrokken, omdat niet duidelijk is gemaakt wat sluipverkeer precies inhoudt, en niet alle wegen die als sluiproute zouden kunnen (gaan) fungeren in de beschouwing zijn meegenomen</li> <li>• Ten aanzien van geluid is het nog steeds zo dat in 2030 de</li> </ul>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<p>intensiteit ná maatregelen op de bestaande N206 door Leiden voor alle varianten (behalve Churchill Avenue) hoger is dan in de huidige situatie die al problematisch is. Daarnaast kan een neutraal effect t.o.v. de referentiesituatie niet worden beschouwd als het bereiken van een verbeteringsdoelstelling. Of die verbeteringsdoelstelling met de genoemde mitigerende maatregelen wel kan worden bereikt is ongewis. Tot slot blijkt duidelijk uit het onderzoek dat het belangrijkste effect van ZnB en N11-West is dat de geluidsoverlast zich verplaatst, in plaats van dat deze vermindert.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ten aanzien van luchtkwaliteit legt de conclusie de nadruk op de slechte luchtkwaliteit bij tunnelmonden, met name voor CA. Verzuimd wordt te vermelden dat de berekende waarde waarschijnlijk hoger ligt dan zich werkelijk zal voordoen. Ook wordt niet vermeld dat in het geval van CA dit goed te mitigeren is, terwijl voor het aspect geluid het mitigatie-effect wel wordt genoemd voor ZnB. Dat is onevenwichtig. Net als bij geluid geldt ook hier weer dat de verkeersintensiteiten voor ZnB en N11-west op de bestaande route in 2020 nog steeds hoger liggen dan de huidige. Tot slot is bij ZnB en N11-West ook voor luchtkwaliteit vooral sprake van een verplaatsing en niet van een integrale verbetering.</li> </ul> <p>Inclusief mitigerende maatregelen moet geconcludeerd worden dat vooral de variant Churchill Avenue bijdraagt aan de duurzaamheidsdoelstelling, en de variant Zoeken naar Balans nauwelijks of niet.</p>
Ruimtelijk economische ontwikkelingen (p. 124)	<p>80. 'Eerst bewegen dan bouwen' wordt al bereikt met nulplus-alternatief</p> <p>Hier wordt gesuggereerd dat ruimtelijke ontwikkelingen in Holland-Rijnland alleen mogelijk zijn bij aanleg van een 'volledige' RijnlandRoute. Als motivatie daarvoor wordt aangevoerd het onthouden van goedkeuring aan enkele bestemmingsplannen in de gemeente Katwijk vanwege de problemen met verkeersafwikkeling die daardoor zouden ontstaan. Op basis van het verkeersonderzoek is vast te stellen dat de bereikbaarheidsknelpunten al worden opgelost door een nulplus-alternatief zoals bijvoorbeeld ZnB-A. Daarmee vervalt een belangrijke pijler onder de noodzaak van een volledige RijnlandRoute. Zie ook bijlage 5.</p>
8.3 Duurzaamheidsambities (p. 125)	<p>81. Beoordeling afwentelingseffecten ontbreekt</p> <p>Het is merkwaardig dat zgn. afwentelingseffecten niet zijn beschouwd. Ofwel, om een probleem op de ene plaats X op te lossen wordt een nieuw probleem op plaats Y veroorzaakt. Een dergelijke benadering past geheel niet in de duurzaamheidsambities. Bij de varianten Zoeken naar Balans en N11-West is sprake van significante afwentelingseffecten. Om problemen met de afwikkeling van verkeer en leefbaarheid langs de bestaande N206 op te lossen wordt een nieuwe wegverbinding aangelegd. Deze weg zorgt voor een beperkte afname van het leefbaarheidsprobleem langs de bestaande route, terwijl een nieuw leefbaarheidsprobleem wordt gecreëerd langs de nieuwe verbinding. Omdat door het ruimtebeslag van de nieuwe verbinding functies verdwijnen, moet een alternatieve locatie gevonden worden ter compensatie. En daar moeten weer andere functies voor wijken etc. Het moge duidelijk zijn dat alle varianten die het verkeers- en leefbaarheidsprobleem ter plekke effectief oplossen, geen last hebben van dit afwentelingseffect.</p>
8.5 Kosten (p. 127)	82. Controleerbaarheid van kosten ontbreekt

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<p>Het achtergrondrapport dat ingaat op de kostenopbouw is niet vrijgegeven door de provincie. Het is ook niet gecontroleerd door een onafhankelijke instantie (zoals de Randstedelijke Rekenkamer). Dit is een ernstige tekortkoming ten aanzien van de transparantie van de besluitvorming.</p> <p>83. Kosten compenserende en mitigerende maatregelen zijn onderscheidend</p> <p>Op basis van het MER kan worden vastgesteld dat voor de varianten ZnB en N11-West de benodigde compenserende en mitigerende maatregelen omvangrijker en zwaarder zijn dan voor Churchill Avenue. Dit hoort in de kostenraming te zijn verdisconteerd, maar is waarschijnlijk niet zo.</p>
H9: Meest milieuvriendelijke alternatief	
9.1 Keuze voor CA (p. 129)	<p>84. CA is ook voor leefomgeving MMA</p> <p>Als de mogelijke mitigerende maatregelen voor CA t.a.v. met name luchtkwaliteit worden meegenomen in het bepalen van het MMA, kan zonder meer gesteld worden dat ook op dit punt dit alternatief onderscheidend beter scoort dan andere alternatieven.</p>
9.2 Mitigerende maatregelen (p. 130)	<p>85. Onvoldoende inzicht in effect van mitigerende maatregelen voor ZnB en N11-west</p> <p>De varianten met een nieuwe doorsnijding ten zuiden van Leiden en dwars door de bebouwde kom van Voorschoten en op minder dan 90 meter van de buitenste rand van de wijk Het Wedde scoren op een aantal onderzochte milieueffecten negatief of zeer negatief. Het was zeer wenselijk geweest als ook voor deze varianten inzicht zou zijn gegeven in de effectiviteit van deze maatregelen. Ook voor criteria die neutraal scoren (zoals geluid of luchtkwaliteit) wordt gesuggereerd dat mitigerende maatregelen mogelijk zijn. Ook het effect hiervan is niet beschreven. Daarmee is niet aangetoond dat het nemen van deze maatregelen tot een daadwerkelijke verbetering van de situatie zullen leiden.</p>
H10: Leemte in kennis en evaluatieprogramma	
10.1 Leemte in kennis en informatie (p. 133)	<p>86. Niet alle benodigde informatie was beschikbaar bij afronden MER</p> <p>Gesteld wordt dat alle beschikbare informatie voor een zorgvuldige besluitvorming in dit MER is opgenomen. Dat is niet het geval, diverse onderzoeken waren nog niet afgerond, die blijkens de discussies rondom de keuze van het voorkeurstracé essentieel waren voor een goed besluit. Wij noemen de onderzoeken naar tunnelveiligheid die niet zijn afgerond, en de onderzoeken naar ontwerpoptimalisaties van CA, en gevolgen daarvan voor de verkeersafwikkeling in 2030. Tevens wordt nog ecologisch veldonderzoek verricht, waarvan de uitkomsten van belang zijn om te kunnen bepalen of ontheffing op basis van de Natuurbeschermingswet voor de blijvende effecten op de ecologische hoofdstructuur überhaupt mogelijk is.</p> <p>De resultaten hiervan hadden op zijn minst als aanvulling of erratum op het MER beschikbaar moeten zijn voorafgaand aan besluitvorming.</p> <p>87. Cumulatieve effecten niet onderzocht</p> <p>In het MER ontbreekt bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu op de aspecten geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en gezondheid de extra milieubelasting bij de Stevenshof en Voorschoten, Noord Hofland, Het Wedde door de samenloop/cumulatie met de effecten van de spoorlijn en de A44. Dit is een ernstige tekortkoming, omdat daarmee</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	de werkelijke milieugevolgen voor de Stevenshof en Voorschoten, Noord Hofland, Het Wedde onvoldoende in beeld zijn gebracht.
Autonome ontwikkelingen (p. 133)	<p>88. Autonome groei van het autoverkeer ernstig overschat  Aanname voor alle onderzoeken is dat het autoverkeer nog tot 2030 blijft groeien. Dat blijkt al sinds 2005 niet meer het geval. Daardoor wordt het bereikbaarheidsprobleem ernstig overschat, en wordt de suggestie gewekt dat alleen zeer vergaande maatregelen noodzakelijk zijn. Met scenario's met lagere groei komen minder vergaande oplossingen in beeld. Deze zijn nu onterecht niet als reëel alternatief onderzocht.</p>
Optimalisaties (p. 133)	<p>89. Effecten 'Optimalisaties' in inpassingsfase moeten worden onderzocht voorafgaand aan tracékeuze  Gesteld wordt dat in het kader van het Provinciaal Inpassingsplan nog optimalisaties worden doorgevoerd die 'nog iets kunnen afwijken van de varianten zoals die in het 2e fase MER zijn beschouwd'. Momenteel zijn nog varianten in onderzoek die substantieel afwijken, zoals alternatieven voor de bypass Oostvlietpolder of een volledige ondertunneling in Voorschoten. Deze kunnen niet als optimalisaties worden aangeduid, ze leiden tot een nieuwe tracévariant. De effecten hiervan zijn significant anders dan voor wel onderzochte varianten en kunnen niet pas na de keuze van het voorkeursalternatief worden onderzocht.</p>

Toelichting bij Hoofdstuk II: Commentaar van Vereniging Het Wedde op de Nota voorkeursalternatief RijnlandRoute

In onderstaande tabel zijn puntsgewijs per paragraaf van de Nota Voorkeursalternatief onze opmerkingen over onzorgvuldigheden en tekortkomingen opgenomen. De linker kolom bevat een verwijzing naar de vindplaats in het document, de rechter kolom bevat de opmerkingen naar aanleiding van de betreffende passage. Daar waar van toepassing wordt verwezen naar informatie uit de achtergronddocumenten bij de NVA en andere rapporten en beleidsstukken.

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
<b>H1: Samenvatting (p. 3-4)</b>	
<p>Deze nota beschrijft op hoofdlijnen hoe Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland (GS) zijn gekomen tot de keuze voor een voorkeursalternatief van de RijnlandRoute, een nieuwe oost-westverbinding bij Leiden. De keuze is gevallen op het tracéalternatief Zoeken naar Balans.</p> <p>De keuze voor Zoeken naar Balans is gemaakt na uitgebreid vooronderzoek en in samenspraak met de omgeving. Gedeputeerde Staten hebben tijdens de planfase intensief en constructief samengewerkt met onder meer betrokken gemeenten, Holland Rijnland en het team van het Leidse burgerinitiatief Churchill Avenue.</p>	<p>GS wekt de suggestie dat de keuze is gemaakt in samenspraak met de omgeving, o.a. betrokken gemeenten en Team Churchill Avenue, en impliceert dat bij deze betrokkenen ook draagvlak is voor die keuze. Dat is niet zo. Blijkens de reactie van de gemeenten Wassenaar, Voorschoten, Leidschendam-Voorburg en Zoeterwoude en de vele bewonersverenigingen en belangenorganisaties kunnen zij zich niet verenigen met de door GS gemaakte keuze, wat er op duidt dat de samenwerking niet tot het eind toe constructief was.</p> <p>De gemeente Voorschoten heeft ernstige bezwaren tegen het voorkeursalternatief ZnB Optimaal, de 2<sup>e</sup> fase MER, het ontwerp inpassingsplan en de gevolgde procedures.</p>
<b>Tracéalternatieven en varianten (p. 3)</b>	
<p>Een van de bouwstenen voor de beslissing van Gedeputeerde Staten is het milieueffectonderzoek tweede fase. Hierin zijn voor de RijnlandRoute vier tracéalternatieven en een aantal (goedkopere) varianten van de onderzochte tracéalternatieven onderzocht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zoeken naar Balans (en varianten A en F)</li> <li>- Churchill Avenue (en variant Churchill Avenue gefaseerd)</li> <li>- N11-west 2</li> <li>- N11-west 4</li> </ul> <p>In deze nota draait het om de principiële keuze voor een eindoplossing. Die keuze concentreert zich op de twee meest kansrijke alternatieven voor de RijnlandRoute: Zoeken naar Balans en Churchill Avenue.</p>	<p>De varianten laten zich opdelen in twee groepen:</p> <p>Varianten die merendeels op bestaande tracés voortbouwen: CA, CA-G en ZnB-A</p> <p>Varianten die merendeels zijn gebaseerd op een nieuw tracé (nieuwe doorsnijding): ZnB, ZnB-F, N11W-2 en N11W-4.</p> <p>De principiële keuze is de keuze voor wel of niet een nieuwe doorsnijding. Nadat die keuze is gemaakt kan een variant worden geselecteerd. Overigens zijn er ook binnen de groepen nog varianten denkbaar die niet zijn onderzocht in de tweede fase MER (bijvoorbeeld geboorde tunnel voor ZnB, tunnel zonder afritten voor CA).</p> <p>ZnB-A heeft daarbij een bijzondere positie: het is een nulplus-alternatief waarin 'no-regret'-maatregelen worden genomen die in alle varianten voorkomen (zij het soms in een iets andere vorm bij CA) en reeds een groot effect hebben. Door deze niet mee te nemen wordt een andere principiële afweging, namelijk die om meer te doen dan het strikt noodzakelijke, onvoldoende onderbouwd. Zie ook Bijlage 5.</p>
<b>Waarom Zoeken naar Balans?(p. 3-4)</b>	
<p>Het tracéalternatief Zoeken naar Balans lost de verkeersproblemen in de drukke regio Holland Rijnland op: de doorstroming en de</p>	<p>Dat is waar, maar hetzelfde geldt voor Churchill Avenue.</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
<p>bereikbaarheid gaan erop vooruit. Daarnaast is Zoeken naar Balans ook een toekomstbestendige oplossing. Dankzij dit alternatief is in 2030 de bereikbaarheid van de regio gegarandeerd.</p>	
<p>Zoeken naar Balans is goed te optimaliseren binnen het beschikbare budget en de risico's blijven binnen de normale marges voor een dergelijk groot infrastructureel project.</p>	<p>Verderop in de nota voorkeursalternatief (par. 7.3) blijkt dat voor het nemen van een aantal essentiële inpassingsmaatregelen een extra bijdrage van 15% van grondgebiedgemeenten wordt verlangd die niet is gedekt. Ook Churchill Avenue is volgens de standaard kostenramingsmethodiek berekend, met standaard risico-ramingen. Een aantal mogelijke kostenoptimalisaties voor CA is NIET toegepast.</p>
<p>Tot slot zorgt Zoeken naar Balans voor een tweede oost-westverbinding (naast de huidige N206) tussen de A4 en de A44, wat het kwetsbare verkeerssysteem in Holland Rijnland robuuster maakt.</p>	<p>Blijkens de nut- en noodzaak notitie is het realiseren van een tweede oost-westverbinding geen doelstelling voor de RijnlandRoute, daarin wordt slechts gesproken over een goed functionerende dwarsverbinding ter hoogte van Leiden in de ladderstructuur A4-A44. Dat kan ook de N206 zijn. Ook het nog steeds geldende PVVP 2002-2020 noemt drie mogelijkheden:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Uitvoeren als deel van het nationaal netwerk.</li> <li>2. Als regionale weg.</li> <li>3. Of opwaarderen en aanpassen van de route via de Churchillaan in Leiden Zuid.</li> </ol>
<p>De hoofdargumenten in het kort: (p. 3-4)</p>	
<p>- Betere doorstroming en bereikbaarheid in de regio Holland Rijnland.</p>	<p>Waar, maar dat geldt in gelijke mate voor Churchill Avenue.</p>
<p>- Het tracéalternatief is toekomstvast in 2030. Dit is bij Churchill Avenue niet het geval.</p>	<p>Niet waar. Aanvullende berekeningen uitgevoerd door de provincie op verzoek van TCA tonen aan dat ook Churchill Avenue in 2030 het verkeer voldoende afwikkelt.</p>
<p>- Zoeken naar Balans is te optimaliseren binnen het beschikbare budget. Churchill Avenue kent een dekkingstekort van 229 miljoen, zelfs als het extra inpassingsbudget uit het hoofdlijnenakkoord 2011-2015 voor dit alternatief beschikbaar zou zijn.</p>	<p>Churchill Avenue is nog te optimaliseren op ontwerp en kosten, waardoor een significante kostenbesparing kan worden gerealiseerd. Ook is de kostenopbouw van Churchill Avenue anders, waardoor netto meer budget beschikbaar is.</p>
<p>- De maatschappelijke baten zijn bijna twee keer zo hoog als de kosten (een factor 1,9). Bij Churchill Avenue is dit 1,3.</p>	<p>Dit geldt uitsluitend voor de financiële kosten en baten. Daarnaast zijn er ook nog kwalitatieve (niet-financiële) kosten en baten. ZnB betekent met name een grote aanslag op leefbaarheid, natuur, ruimtelijke kwaliteit e.d. Wanneer die effecten worden meegewogen is het verschil een stuk kleiner. Bovendien werkt de onterechte hogere kostenraming voor Churchill Avenue ook sterk door in de factor. Lagere kosten vertalen zich in een hogere factor.</p>
<p>- Er is bij Zoeken naar Balans, in tegenstelling tot Churchill Avenue, geen discussie over interpretatie van de tunnelwet. Daarmee weten we dat Zoeken naar Balans in principe vergunbaar is.</p>	<p>GS maakt hier gebruik van een oneigenlijke redenering. Op basis van de tunnelwet en andere criteria is niet vastgesteld dat CA NIET vergunbaar is. Een vergunning zal dan in principe moeten worden verleend. Het</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
	<p>vergunningstraject vereist wellicht meer inspanning, maar dat kan op zich geen reden zijn om alleen op basis daarvan het alternatief te diskwalificeren.</p> <p>Het hoofdrapport MER (par. 7.2) bevat hierover de volgende passage:  “De huidige ontwerpen van alle varianten zijn technisch realiseerbaar met bewezen uitvoeringstechnieken. En alle varianten zijn als vergunbaar beoordeeld, met een aandachtspunt voor CA en CA-G.”. Een ‘aandachtspunt’ is niet hetzelfde als een onmogelijkheid.</p> <p>Het is merkwaardig en onacceptabel dat de onderzoeken naar tunnelveiligheid niet zijn vrijgegeven. Ook is er geen standaard risico-analyse volgens het QRA-model uitgevoerd. De methode voorziet ook in omgaan met tunnels die afwijken van het standaardmodel. Uit het onafhankelijke rapport dat in opdracht van TCA tot stand is gekomen (Tunnel Safety Consults, Tunnels met meerdere in- en uitgangen) blijkt ook dat er geen onoverkomelijke bezwaren vanuit Nederlandse en Europese tunnelwetgeving zijn voor de realisatie van een tunnel volgens het concept van de Churchill Avenue.</p>
<p>- Dankzij Zoeken naar Balans komen er rond Leiden twee aansluitingen op het hoofdwegennet bij. Dit zorgt ervoor dat het oost-westverkeer beter over de knooppunten langs de A4 en A44 wordt verdeeld.</p>	<p>Dit argument is niet steekhoudend. De twee knooppunten bij Maaldrift en Vlietland zijn geen aansluitingen, maar verbindingen tussen hoofdwegen. Effectief gaat een aansluiting verloren bij ZnB, namelijk Leiden-Zuid.</p>
<p>Nadelen (p. 4)</p> <p>Zoeken naar Balans kent ook een aantal nadelen. De oplossing grijpt in op het open, groene landschap tussen Leiden en Voorschoten.</p>	<p>Voor grote delen van dit genoemde landschap geldt restrictief beleid ten aanzien van de ruimtelijke ordening: o.a. Provinciaal Landschap, Kroonjuweel cultureel erfgoed, ecologische verbindingszone, natuurgebied, weidevogelgebied, landgoedbiotoop en recreatiegebied. Dit zijn niet ‘een aantal nadelen’, maar zeer grote nadelen waarmee het ZnB tracé zich zeer negatief onderscheidt van CA.</p> <p>Het genoemde provinciale beleid noopt tot een veel zorgvuldiger afweging van strijdige provinciale belangen. Daarbij is niet zonder meer gezegd dat het belang van nieuwe infrastructuur opweegt tegen de andere belangen. Zeker niet als er alternatieven zijn die in vergelijkbare mate probleemoplossend zijn.</p>
<p>De weg loopt langs een woonwijk aan de rand van Leiden en door Voorschoten, wat onder meer in Voorschoten vraagt om het slopen van woningen in de directe omgeving. Door het wegontwerp te optimaliseren, streven</p>	<p>Naast het slopen van woningen heeft de weg ook grote effecten op o.a. het welzijn van de bewoners van de woonwijken, en op de ontwikkeling van het provinciaal landschap Duin Horst Weide en de uitvoering van de onlangs</p>



Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief door GS vastgestelde Groenagenda.
Gedeputeerde Staten ernaar om zoveel mogelijk woningen te sparen.	
Gedeputeerde Staten accepteren daarbij dat Zoeken naar Balans slechter scoort op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, omdat met inpassingsmaatregelen en mitigerende maatregelen de negatieve impact kan worden verkleind.	<p>GS gaan hier voorbij aan de restrictieve beleidsregels en bepalingen uit o.a. de structuurvisie en de provinciale ruimtelijke verordening (zie Bijlagen 1 en 2). Op basis daarvan zou GS primair de voorkeur moeten geven aan een variant die het desbetreffende gebied niet aantast. Op die manier wordt namelijk het aantal conflicten in provinciale belangen geminimaliseerd.</p> <p>De inpassingsmaatregelen voor zover die in de optimalisatievariant zijn opgenomen voldoen niet zonder meer aan genoemde beleidsregels en bepalingen. Zo is er bijvoorbeeld met de afsnijding en omlegging van Veenwatering en Dobbewatering zeker niet voldaan aan de beleidsregel ten aanzien van 'behoud en versterking van cultuurhistorische waarden' die voor een als kroonjuweel aangemerkt gebied gelden, en ook niet aan de beleidsregel dat bij provinciale N-wegen die landschappelijke lijnen kruisen zoveel mogelijk die lijn wordt gerespecteerd.</p> <p>Ook is niet duidelijk hoe aan de compensatieverplichting ten aanzien van ecologische verbindingzones, natuur, weidevogelgebieden e.d. gaat worden voldaan. Dit zijn afwegingen die expliciet bij de keuze van het voorkeursalternatief horen.</p> <p>Wél is duidelijk dat Churchill Avenue in veel mindere mate strijdig is met de genoemde bepalingen, en dat mitigatie veel eenvoudiger is.</p>
Zoeken naar Balans Optimaal (p. 4)	
Binnen het beschikbare budget van 931 miljoen euro excl. BTW (inclusief 100 miljoen voor inpassing uit het Hoofdlijnenakkoord 2011-2015), heeft Gedeputeerde Staten gezocht naar de optimale uitvoering van Zoeken naar Balans. Dit wordt de zogeheten uitvoeringsvariant: Zoeken naar Balans Optimaal. Zoeken naar Balans Optimaal bevat:	Nu GS tot een principiële keuze voor het te volgen tracé komt (een nieuw tracé in plaats van uitbouw van het bestaande tracé) wil dat nog niet zeggen dat de uitvoeringsvariant een op een volgt uit de reeds onderzochte tracés. Zeker gezien het provinciale belang om de ruimtelijke kwaliteit in het doorsneden gebied te behouden moet ook nog gekeken worden naar alternatieve uitvoeringsvarianten op hetzelfde tracé.
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alle bovenwettelijke inpassingselementen van Zoeken naar Balans F (ongelijkvloerse kruising bij de Torenvlietslaan in Katwijk, halfverdiepte ligging Stevenshof, tunnel in Voorschoten van ca. 600 meter lengte)</li> <li>- Een verbinding die 2x2 rijstroken kent tussen de A4 en de A44</li> </ul>	'Bovenwettelijk' houdt voor een provincie in dat alle maatregelen die bovenop het minimaal noodzakelijk komen niet alleen zoals beschreven is in nationale wet- en regelgeving, maar ook in provinciale regelgeving (zoals de Verordening Ruimte). Daarnaast moet de provincie ook nadrukkelijk rekening houden met het in de eigen Structuurvisie vastgelegde ruimtelijke beleid, en is dat overduidelijk en op meerdere punten niet gedaan.

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
<p>- Aanvullende inpassingsmaatregelen, gefinancierd vanuit de 100 miljoen uit het Hoofdlijnenakkoord:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Het ongelijkvloers maken van de aansluiting op de N441, in combinatie met een tweede ongelijkvloerse aansluiting Valkenburg</li> <li>o Een volledige aansluiting onderlangs op de A44 bij Maaldrift, zodat de aansluiting het landschap zo min mogelijk beïnvloedt</li> <li>o Een verlenging van de tunnel bij Voorschoten, die daarmee ca. 950 meter lang wordt, waarbij de impact op Voorschoten wordt verkleind</li> <li>o 5 miljoen voor de optimale inpassing van de RijnlandRoute in de Oostvlietpolder. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de directe omgeving van de weg, maar ook naar de strook tussen het recreatiegebied Vlietlanden en de weg.</li> <li>o Tijdens het uitwerken van het tracé op inpassingsplanniveau kan nader bepaald worden welke aanvullende maatregelen genomen kunnen worden ter waarde van in totaal 25 miljoen.</li> </ul> <p>- Een zuidelijke ligging in de Oostvlietpolder, zonder aansluiting op de Voorschoterweg</p>	<p>Behalve de financiering uit het hoofdlijnenakkoord wordt ook nog een EXTRA (vooralsnog niet gedekte) bijdrage van grondgebiedgemeenten gevraagd. Deze bijdrage is zelfs voordeliger voor het nemen van sommige inpassingsmaatregelen. Het is onzorgvuldig dat hier niet te vermelden.</p> <p>Aangezien de redenen voor de aanvullende maatregelen met name ook voortvloeien uit provinciaal belang (structuurvisie en ruimtelijke verordening) is het merkwaardig dat aanvullende voorwaarden aan grondgebiedgemeenten worden gesteld. De provincie is als initiatiefnemer primair verantwoordelijk voor een goede ruimtelijke ordening en derhalve voor een inpassing die voldoet aan de eigen kwaliteitscriteria voor de gehele lengte van het tracé.</p> <p>Gezien de zeer hoge kosten voor inpassing en verwerving voor Zoeken naar Balans en de vormgeving van het tracé als doorgaande verbinding tussen A4 en A44 zonder afslagen zou ook nog overwogen moeten worden of een geboorde tunnel over de volledige lengte alsnog haalbaar is. In eerdere besluitvormingsfasen is deze onderzocht (o.a. MKBA 2008), maar een dergelijke uitvoeringsvariant is niet meer meegenomen in vervolgonderzoeken. Overigens moeten dan ook de milieueffecten, met name die ten aanzien van luchtkwaliteit bij tunnelmonden opnieuw worden bepaald, zowel in Leiden als in Voorschoten.</p>
<p>H2: Aanleiding RijnlandRoute (p. 5-6)</p>	
<p>De regio Holland Rijnland heeft een aantal ambities op het gebied van ruimtelijke ontwikkelingen. Het betreft onder andere het realiseren van woningbouw voor de eigen woningbehoefte, ondermeer door het ontwikkelen van de nieuwbouwlocatie Valkenburg. Verder gaat het om economische impulsen in onder meer de Greenport Duin- en Bollenstreek, het Bio Science Park en het Space Business Park (ESA/ESTEC). Om realisatie van al deze ruimtelijk-economische ontwikkelingen mogelijk te maken is een goede infrastructuur in de regio Holland Rijnland (en aangrenzende gemeenten) essentieel. Deze afhankelijkheid maakt het noodzakelijk om snel de infrastructuur in Holland Rijnland structureel te verbeteren door het uitbreiden van de oostwestcapaciteit voor het wegverkeer.</p>	<p>Doel en middelen worden in deze beschrijving door elkaar gehaald. Niet uitsluitend een goede infrastructuur is essentieel (middel), maar juist een goede verkeersafwikkeling (doel). Daarin spelen ook andere overwegingen een rol, zoals keuze van modaliteiten, thuiswerken en stimulatie van reizen buiten de spits.</p> <p>Terecht wordt in deze alinea gesproken over het structureel verbeteren door uitbreiden van de capaciteit. Dat is wat anders dan aanleggen van een nieuwe oost-westverbinding zoals in de volgende alinea staat.</p>
<p>Op dit moment kennen de regio's Holland Rijnland en Haaglanden een hoge verkeersbelasting op zowel het onderliggende</p>	<p>Kanttekening bij de referentiesituatie is dat de autonome groei van het autoverkeer is berekend op basis van het economische</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
<p>wegennet als het hoofdwegennet. Het huidige wegennet kan het verkeer nauwelijks verwerken. Deze situatie zal in de toekomst alleen nog maar verergeren door autonome groei van het verkeer en voorgestane gebiedsontwikkelingen. Zoals is aangegeven in het 2e fase MER (paragraaf 4.4) is de verkeersafwikkeling in de referentiesituatie 1 zodanig slecht dat er terugslag (filevorming) ontstaat op de A4 en de A44. Ook leidt de slechte verkeersafwikkeling tot grote problemen op het onderliggende wegennet. Niets doen aan de infrastructuur is voor de regio dus onwenselijk. Om het groeiende autoverkeer in de toekomst in goede banen te leiden, wil de provincie een nieuwe oost-westverbinding aanleggen tussen Katwijk en de A4 bij Leiden: de RijnlandRoute.</p>	<p>scenario met de hoogst mogelijke groei. Daarbij vallen minstens twee kanttekeningen te plaatsen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- historisch gezien is dat scenario nooit gerealiseerd en het is zeer de vraag of het in de toekomst ooit gehaald zal worden. Door planbureaus wordt doorgaans ook gerekend met een minimum-scenario, en daadwerkelijke maatregelen worden georiënteerd op een gemiddeld scenario.</li> <li>- zowel de ruimtelijke ontwikkelingen als de verkeersontwikkeling blijven op dit moment achter bij de prognoses.</li> </ul> <p>Hierdoor is het aannemelijk dat het 'worst case'-scenario zoals dat uit de verkeersmodellen blijkt pas (ver) na 2030 zal optreden, of wellicht nooit bereikt wordt. Zie ook Bijlage 4.</p> <p>Hiermee wordt niet betwist dat er momenteel verkeersproblemen zijn, maar wel beargumenteerd dat het niet noodzakelijk is om alle voorgestelde maatregelen nu al te nemen, omdat ze in werkelijkheid pas effectief zullen zijn na 2030. Dat geeft ruimte voor een geleidelijkere opbouw van de maatregelen in de tijd.</p>
<p>Het proces tot nu toe (p. 5)</p>	
<p>De verschillende alternatieven voor de RijnlandRoute zijn het resultaat van een stapsgewijs selectieproces:</p>	<p>Het proces begint al eerder, met opname in het PVVP (2004), nut- en noodzaaknotitie en MKBA (2008).</p> <p>Met name van belang omdat daarin ook boortunnelvarianten zijn overwogen die in de latere onderzoeken niet meer terugkomen. Daardoor is nu onbekend wat de kosten en effecten zijn van dergelijke uitvoeringen. Geconcludeerd moet ook worden dat het selectieproces bij lange na niet voltooid is. De op 27 juni 2012 met een statenmeerderheid aangenomen moties dragen uit dat Provinciale Staten in meerderheid niet achter de 'optimaal' variant van Zoeken naar Balans staan en daarin nog substantiële wijzigingen wil zien. Zolang kosten en effecten van dergelijke varianten niet in beeld zijn, kan geen afgewogen besluit over het tracéalternatief worden genomen, en is het voorbarig om al van start te gaan met de inpassingsprocedure.</p>
<p>- Eind 2008: start project-m.e.r. door vaststelling van de startnotitie m.e.r. RijnlandRoute. Negen varianten werden onderzocht: vier N11-west varianten, drie nulplusvarianten, het spoortracéalternatief en een nulalternatief. - 2009: het MER is opgeknipt in twee fasen vanwege het grote aantal varianten. Fase één was een globaal onderzoek om een aantal kansrijke varianten te selecteren, deel twee</p>	<p>Nulplus 3 kwam uit de eerste fase MER naar voren als een alternatief met een groot oplossend vermogen (doorgaande tunnel tussen A4 en A44 onder de huidige N206 zonder tussenliggende in- en uitritten). In principe had deze op basis van de resultaten van de eerste fase MER meegenomen moeten worden naar de tweede fase. In de vervolgonderzoeken is in plaats daarvan</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
<p>bestond uit een diepgaander onderzoek naar de geselecteerde mogelijkheden.</p> <p>- Op 24 februari 2010 stelden Provinciale Staten het MER eerste fase vast. Besloten werd om drie alternatieven uit de eerste fase diepgaander te onderzoeken: Zoeken naar Balans, N11-west 2 en N11-west 4. Per amendement (Loose, A118) hebben PS de opdracht gegeven ook het door burgers geïnitieerde Churchill Avenue alternatief nader te onderzoeken in plaats van het alternatief nulplus 3.</p>	<p>Churchill Avenue onderzocht, vanwege de grotere functionaliteit (tussenliggende in- en uitritten).</p> <p>Als GS nu de conclusie trekt dat CA onhaalbaar is, zou in het kader van een zuiver trechteringsproces alsnog nulplus 3 moeten worden onderzocht. Immers, daarbij is sprake van een conventionele tunnel, die dus zonder meer als vergunbaar moet worden beschouwd, mogelijk lagere investeringen vergt en tegelijkertijd geen nieuwe doorsnijding creëert met alle nadelige effecten die daarbij horen. In de toelichting bij het genoemde amendement A118 is ook duidelijk aangegeven dat – bij geconstateerde problemen ten aanzien van tunnelveiligheid – alternatieven moeten worden onderzocht die wel haalbaar zijn. Nulplus 3 valt daar in ieder geval onder.</p>
<p>In maart 2010 is gestart met het opstellen van het MER tweede fase. In overleg met het ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn zeven faseringsvarianten onderzocht. Drie daarvan zijn in de zomer van 2010 aan het MER toegevoegd (Zoeken naar Balans A, Zoeken naar Balans F en Churchill Avenue gefaseerd).</p>	<p>De Zoeken naar Balans-varianten zijn toegevoegd naar aanleiding van het IBHR-onderzoek. Daarin kwamen ook nulplusalternatieven voor (onder de naam 'Holland-Rijnland in het Groen'), waarvan het meest vergaande alternatief ook als voldoende probleemoplossend werd gekwalificeerd. Zoeken naar Balans A is in feite ook weer een nulplus-alternatief.</p> <p>Er zijn meerdere faseringsvarianten voorgesteld voor Churchillavenue, daarvan is er maar 1 meegenomen in de onderzoeken. Minstens een kansrijke faseringsvariant (eerst Lelylaan ondertunnelen, en pas later de Churchilllaan) is daarmee ononderzocht gebleven. Ook varianten die niet uitgaan van volledige ondertunneling, maar juist alleen op die plaatsen waar het noodzakelijk is, zijn niet onderzocht.</p> <p>In de loop van het proces nogal wat verschillende varianten op basis van het bestaande tracé (van minimaal tot zeer vergaand, en van matig tot uitstekend probleemoplossend) gepasseerd. Geconcludeerd moet worden dat er weinig systematiek en consistentie is in de wijze waarop die varianten zijn onderzocht. Ondanks het feit dat in de richtlijnen voor het MER is aangegeven om aan de hand van de Zevensprong van Verdaas inzichtelijk te maken welke maatregelen nodig zijn.</p> <p>GS kan op basis van de gedane onderzoeken niet concluderen dat in deze brede bandbreedte van mogelijke tracévarianten die géén nieuwe doorsnijding vereisen, geen enkele variant bestaat die en voldoende probleemoplossend is, en betaalbaar, en aanvaardbare milieueffecten heeft.</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
<p>- Op 24 augustus 2011 is er een tussentijds toetsingsadvies van de commissie voor de m.e.r. verschenen. Hieruit kwam naar voren dat een tracékeuze mede op basis van het MER 2e fase die op dat moment voorlag, nog niet genomen kon worden.</p> <p>- In de periode tot mei 2012 hebben Gedeputeerde Staten een nieuwe milieueffectrapportage uitgevoerd, aangevuld met verschillende analyses (zoals een maatschappelijke kosten- en batenanalyse en een regionale economische effectenstudie).</p>	<p>De Commissie MER heeft nog niet zijn oordeel gegeven over de herziene milieueffectrapportage. Op dit moment kan niet gesteld worden dat dat oordeel positief zal zijn. Zonder de zienswijzeprocedure en het oordeel van de Commissie MER kan het MER niet vastgesteld worden.</p>
H3: Doelstellingen en toetsingscriteria (p. 7-8)	
Doelstelling RijnlandRoute(p. 7)	
<p>In de startnotitie voor de milieueffectrapportage RijnlandRoute (11 december 2008) zijn de doelstellingen van de RijnlandRoute vastgelegd. Dit zijn de volgende:</p> <p>A. Een significante verbetering te bereiken op de oost-westverbinding voor het autoverkeer. Subdoelstellingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De bereikbaarheid verbeteren van de Leidse regio en de Duin- en Bollenstreek.</li> <li>- De doorstroming tussen Leiden en de kust verbeteren.</li> <li>- Het sluipverkeer in de oost-westrelaties verminderen.</li> <li>- Het verbeteren van de robuustheid van het verkeerssysteem.</li> </ul> <p>B. Het verbeteren van de leefbaarheid in de regio Holland Rijnland. Subdoelstelling:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De leefbaarheid op de bestaande oost-westverbinding (N206-Churchilllaan) verbeteren.</li> </ul> <p>C. Het mogelijk maken van ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio. Subdoelstellingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het ontsluiten van de locatie Valkenburg.</li> <li>- Het verbeteren van de bereikbaarheid en ruimtelijk-economische ontwikkelingsmogelijkheden, zoals Greenport Duin- en Bollenstreek, Bio Science Park en Space Business Park (ESA/ESTEC).</li> </ul>	<p>Deze doelstellingen worden algemeen onderschreven. De toetsing in de NVA concentreert zich met name op doelstellingen A. en C.</p> <p>Doelstelling B. blijft onderbelicht, en met name wordt niet duidelijk hoe op de specifieke subdoelstelling wordt getoetst in de NVA.</p> <p>Uit de startnotitie blijkt niet dat de ene doelstelling belangrijker is dan de andere. Ze horen dus allemaal gelijkwaardig te worden getoetst en gewogen op probleemoplossend vermogen. Als het probleemoplossend vermogen op een specifieke doelstelling onvoldoende blijkt voor een variant, dan dient te worden aangegeven hoe het beschreven probleem dan wel gaat worden opgelost.</p>
Toetsingscriteria (p. 7-8)	<p>Toetsing op doelbereik is iets anders dan toetsing van milieueffecten. Doelbereik wordt getoetst door de situatie waarin een beschreven probleem optreedt (doorgaans het heden of recente verleden) te vergelijken met een situatie in de toekomst die ontstaat na het nemen van de voorgestelde maatregelen. Het doel is bereikt als in die toekomstige situatie het beschreven probleem is verdwenen is of in belangrijke mate is gereduceerd. Toetsing op</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
	<p>doelbereik vergelijkt dus verschillende momenten in de tijd met elkaar.</p> <p>Bij toetsing op milieueffecten worden verschillende maatregelenpakketten vergeleken met een referentiesituatie zonder maatregelen in hetzelfde moment in de tijd.</p> <p>Geconcludeerd wordt dat de provincie de toetsing op milieueffecten gebruikt om het doelbereik te bepalen. Dat is een onjuiste methode.</p>
<p>Om de doelstellingen van de RijnlandRoute te kunnen toetsen, hebben Gedeputeerde Staten een aantal criteria opgesteld. Deze toetsingscriteria maken het mogelijk de tracéalternatieven onderling te vergelijken. GS hebben met de statencommissie Verkeer en Milieu in februari 2012 over de toetsingscriteria gesproken. Het gaat om de volgende criteria:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Probleemoplossend vermogen op het gebied van infrastructuur;</li> <li>2. Kosten;</li> <li>3. Risico's;</li> <li>4. Milieueffecten (MER);</li> <li>5. Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) en economische effecten;</li> <li>6. Ruimtelijke kwaliteit.</li> </ol>	<p>Probleemoplossend vermogen moet voor alle drie de hoofddoelstellingen gelijkwaardig worden getoetst, niet alleen op het gebied van infrastructuur. Er kan niet zonder meer worden aangenomen dat voldoende probleemoplossend vermogen op het gebied van infrastructuur ook betekent dat het probleemoplossend vermogen op leefbaarheid ook voldoende is.</p> <p>De toetsingscriteria zijn deels overlappend en vallen uiteen in drie groepen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- probleemoplossend vermogen (randvoorwaarde!)</li> <li>- kosten en risico's (en daaraan verbonden financiering)</li> <li>- milieueffecten en ruimtelijke kwaliteit</li> </ul> <p>De MKBA dekt alle groepen af, mits de daarin opgenomen kwalitatieve effecten ook integraal onderdeel uitmaken van de afweging. Uit de NVA blijkt dat alleen de financiële effecten worden betrokken in de afweging, en daarmee wordt de MKBA niet benut zoals deze bedoeld is.</p>
<p>De toetsingscriteria zijn als volgt gerelateerd aan de doelstellingen:</p> <p>Doelstelling: Een significante verbetering te bereiken op de oost-westverbinding voor het autoverkeer; Toetsingscriterium: Probleemoplossend vermogen op het gebied van infrastructuur</p> <p>Doelstelling: Het verbeteren van de leefbaarheid in de regio Holland Rijnland; Toetsingscriteria: Probleemoplossend vermogen op het gebied van infrastructuur; Milieueffecten (MER); Ruimtelijke kwaliteit.</p> <p>Doelstelling: Het mogelijk maken van ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio. Toetsingscriteria: Probleemoplossend vermogen op het gebied van infrastructuur; Maatschappelijke Kosten Baten Analyse</p>	<p>Probleemoplossend vermogen op het gebied van infrastructuur wordt gebruikt als toetsingscriterium voor ALLE doelstellingen. Daarbij dient wel rekening gehouden te worden dat andere deelaspecten een rol spelen. Een algemene uitspraak dat er voldoende probleemoplossend vermogen is kan niet een op een worden gebruikt om te onderbouwen dat daarmee ook een bijdrage aan verbetering van de leefbaarheid wordt bereikt.</p> <p>Niet duidelijk is hoe op de specifiek geformuleerde subdoelstellingen wordt getoetst (zoals de leefbaarheid op de bestaande oost-westverbinding verbeteren). Daarmee is de toetsing op doelbereik onvolledig.</p> <p>Verzuimd is om de doelstellingen en criteria 'SMART' te maken, hetzij kwantitatief of kwalitatief. Daarmee is objectieve toetsing en weging onmogelijk. Een voor de hand liggend</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
<p>(MKBA) en economische effecten.</p> <p>Beheersbare risico's en kosten zijn randvoorwaarden voor het realiseren van de RijnlandRoute.</p>	<p>criterium voor toetsing van probleemoplossend vermogen op het gebied van infrastructuur is geformuleerd in het PVVP: een gemiddelde snelheid van 40 km/u in de avondspits voor 'OWN-' en van 60 km/u voor 'OWN+'.</p>
<p>H4: Tracéalternatieven 2e fase MER (p. 9-11)</p>	
<p>In het 2e fase MER zijn vier tracéalternatieven met bijbehorende varianten onderzocht. Hieronder leest u in het kort de onderscheidende kenmerken van de tracéalternatieven. Op bijgaand kaartje (pagina 11) is de ligging van de tracéalternatieven en varianten aangegeven. Voor een uitgebreide inhoudelijke beschrijving van de alternatieven wordt verwezen naar het 2e fase MER en de bijbehorende achtergrondrapporten.</p>	<p>Uiteraard is het kaartje een versimpelde weergave van de werkelijkheid, maar het is inmiddels wel verouderd. Door deze weergave worden onterecht een aantal mogelijke misverstanden over de tracéalternatieven in stand gehouden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aan de scope van Zoeken naar Balans zijn inmiddels ook toegevoegd de reconstructie van de aansluiting BioScience-park en de reconstructie van de aansluiting Haagweg. Deze zijn onterecht niet in het kaartbeeld weergegeven.</li> <li>- Voor Churchillavenue wordt voor de doorgaande verbinding tussen A4 en A44 een veel vloeiender tracé (zonder knikken bij Haagse Schouwweg en in de Oostvlietpolder) gerealiseerd dan in het kaartbeeld weergegeven (zie bijvoorbeeld figuur 1.3 in het hoofdrapport MER voor een betere weergave).</li> </ul>
<p>Zoeken naar Balans (p. 9)</p>	
<p>Tracéalternatief Zoeken naar Balans gaat uit van een nieuwe weg ten zuiden van Leiden. De nieuwe route krijgt vier rijstroken (2x2) en verbindt de A4 met de A44. Zoeken naar Balans loopt zuidelijk langs de Leidse wijk Stevenshof en deels door Voorschoten. De route wordt bij Voorschoten en Stevenshof (half)verdiept aangelegd en loopt deels door een tunnel. Zoeken naar Balans voorziet niet in een aansluiting op de Voorschoterweg bij Voorschoten. Dit wordt verder uitgewerkt in de notitie Aansluiting Voorschoterweg versus de bypass Oostvlietpolder. Aanleg van Zoeken naar Balans betekent dat het verkeer in Holland Rijnland gebruik kan maken van een tweede oost-westroute (naast de reeds bestaande N206 door Leiden). Het tracéalternatief zorgt daarnaast voor een scheiding van lokaal en doorgaand verkeer: doorgaand verkeer rijdt grotendeels over de nieuwe weg ten zuiden van Leiden, lokaal verkeer gebruikt de huidige N206. Voor de ligging van Zoeken naar Balans in de Oostvlietpolder zijn er twee keuzes: een noordelijke ligging (MER-onderdeel van Zoeken naar Balans) en een zuidelijke ligging (MER-onderdeel van N11-west). Deze beide liggingen worden verder uitgewerkt in de Afwegingsnotitie tracéligging RijnlandRoute in Oostvlietpolder.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- verbreding A44 en verlenging parallelstructuur A4 ontbreken in de beschrijving.</li> <li>- reconstructie van de huidige N206 (aansluiting BioSciencepark, aansluiting met Haagweg) ontbreekt in de beschrijving</li> <li>- niet vermeld is dat het alternatief grote ingrepen vergt in het (provinciaal en nationaal) landschap, terwijl (positieve) verkeerseffecten wel worden beschreven.</li> <li>- niet een tweede oost-westroute, maar een verbeterde oost-westroute was de doelstelling van de RijnlandRoute. Bovendien lijkt de afwaardering van de huidige N206 door Leiden en het gebrek aan een aansluiting in Voorschoten tot een route voor lokaal verkeer in conflict met het idee van een volwaardige tweede oost-westroute.</li> <li>- juist op de N206 door Leiden blijft nog een grote vermenging van lokaal en halfdoorgaand verkeer bestaan, met merendeels gelijkvloerse kruisingen.</li> <li>- Alle soorten 'lokaal' verkeer worden op één hoop gegooid. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen 'intern' en 'extern' verkeer, terwijl dat gezien de problematiek op de N206 wel essentieel is. Het lijkt erop dat extern verkeer dat als doorgaand wordt aangeduid bij ZnB, bij CA als 'lokaal' wordt aangeduid. Katwijk naar Leiden-Centrum is regionaal verkeer,</li> </ul>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
	Alphen naar Leiden-West ook. Het wordt niet ineens lokaal verkeer omdat het de doorgaande weg via een aansluiting verlaat!
Churchillavenue (p. 9)	
<p>Tracéalternatief Churchill Avenue is ontwikkeld door Team Churchill Avenue, een Leids burgerinitiatief. Het hart van het tracé is een tunnel van circa 3,5 kilometer lang (2x2 rijstroken) onder de Leidse Churchillaan/Doctor Lelylaan. Lokaal en doorgaand verkeer maken gebruik van de tunnel, die is voorzien van meerdere aansluitingen op het Leidse wegennet. Een deel van het lokale verkeer rijdt bovengronds over het tunneldak. De huidige Churchillaan wordt teruggebracht naar 2x1 rijstroken. Omdat Churchill Avenue grotendeels in stedelijk gebied ligt, vergt het alternatief beperkte ingrepen in het landschap. Het MER wijst Churchill Avenue aan als meest milieuvriendelijke alternatief.</p>	<p>De beschrijving is op diverse punten suggestief. Een aantal functies die bij Zoeken naar Balans wel worden genoemd (zoals de doorgaande verbinding!) worden onterecht weggelaten. Het aandeel intern lokaal verkeer in de tunnel is zeer beperkt, het gaat merendeels om extern lokaal verkeer.</p> <p>De volgende neutrale beschrijving had er ook kunnen staan:</p> <p>Tracéalternatief Churchill Avenue is ontwikkeld door Team Churchill Avenue, een Leids burgerinitiatief. Het hart van het tracé is een tunnel van circa 3,5 kilometer lang. De tunnel krijgt vier rijstroken (2x2) en verbindt de A4 met de A44. Doorgaand verkeer kan hierdoor volledig worden afgewikkeld in de tunnel. De tunnel is voorzien van meerdere aansluitingen waarlangs verkeer van en naar de regio de doorgaande routes kan bereiken.</p> <p>Lokaal verkeer blijft merendeels bovengronds. De huidige Churchillaan kan worden teruggebracht naar 2x1 rijstroken. Omdat Churchill Avenue grotendeels in stedelijk gebied ligt, vergt het alternatief beperkte ingrepen in het landschap. Het MER wijst Churchill Avenue aan als meest milieuvriendelijke alternatief.</p>
Tracéalternatief N11-west (p. 9)	
<p>Tracéalternatief N11-west kent twee alternatieven; N11-west 2 en N11-west 4. Voor beide alternatieven geldt dat de kosten niet in verhouding staan tot de verbetering die de weg oplevert. N11-west 2 en 4 bleken verkeerskundig niet beter of onderscheidend ten opzichte van Zoeken naar Balans. Bovendien laat de landschappelijke inpassing van N11-west 2 te wensen over. N11-west valt daarmee af voor verdere studie. Vooruitlopend op de tracékeuze hebben Provinciale Staten besloten alleen voor de alternatieven Zoeken naar Balans en Churchill Avenue een voorontwerp-inpassingsstudie op te stellen.</p>	<p>N11-West is – net als ZnB – onderdeel van de groep varianten met een nieuwe doorsnijding. De landschappelijke inpassing van N11-West 4 is beter dan ZnB. Elementen daaruit zouden óók bij het inpassingsplan een rol moeten spelen.</p>
Varianten (p. 10)	
<p>In het MER zijn er verschillende varianten onderzocht van de tracéalternatieven Zoeken naar Balans en Churchill Avenue. Reden hiervoor is dat het beschikbare budget niet toereikend is om de volledige tracéalternatieven aan te leggen. Het gaat hierbij om de volgende varianten:</p>	<p>Een andere reden voor het onderzoeken van minder vergaande varianten in het MER zou moeten zijn om de effecten van de volledige varianten beter te kunnen beoordelen: welk effect wordt nu bereikt met een beperkte investering, en hoe effectief zijn de extra investeringen ten opzichte daarvan? Een goed gedefinieerd nulplus-alternatief dient bij uitstek dat doel. Zie ook bijlage 5.</p> <p>Nu die mogelijkheid niet is benut ontstaat er een</p>



Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
	onevenwichtige basis voor afweging van de alternatieven. De grootste bijdrage aan de verbetering van de bereikbaarheid wordt geleverd door maatregelen die in essentie in elk alternatief voorkomen. (MER: reductie van reistijden met 70%).
<p>- Zoeken naar Balans A Zoeken naar Balans A richt zich op het oplossen van een beperkt aantal knelpunten in de bestaande infrastructuur aan de oost- en westkant van Leiden. Dat zijn de aanleg van de bypass Oostvlietpolder en de verbreding van de Tjalmaweg met twee extra rijstroken. In dit scenario komt er vooralsnog geen nieuwe, zuidelijke verbinding tussen de A4 en de A44. De toekomstige nieuwbouwwijk Nieuw Valkenburg wordt met één in plaats van twee aansluitingen ontsloten op de N206.</p>	<p>ZnB-A kan niet worden aangemerkt als variant van het alternatief ZnB, maar is veeleer een afzonderlijk te beschouwen nulplus-alternatief met een verwarrende naamgeving. Ook in ZnB-A wordt de aansluiting BioScience-park aangepakt en ook de aansluiting op de Haagweg hoort eigenlijk tot de scope, maar is niet onderzocht.</p>
<p>- Zoeken naar Balans F Zoeken naar Balans F is een versoberde variant van Zoeken naar Balans. Het belangrijkste verschil met het volledige tracé is het zuidelijke tracé tussen de A4 en de A44: dat blijft in eerste instantie een tweebaansweg (2x1) en kan op een later tijdstip worden verdubbeld. Alle tunnels en verdiepte gedeeltes (zogenoemde kunstwerken) worden wel voorbereid op een 2x2-weg. Gaan bij de volledige Zoeken naar Balans de aansluitingen op de A4 en de A44 onder deze rijkswegen door, bij Zoeken naar Balans F gaan ze er overheen om kosten te besparen. De nieuwbouwwijk Nieuw Valkenburg wordt met één in plaats van twee aansluitingen ontsloten op de N206.</p>	<p>Volledigheidshalve dient hier te worden opgemerkt dat door de andere vormgeving van de aansluitingen op de A4 en A44 ZnB-F nooit meer tot het volledige eindbeeld van Zoeken naar Balans kan leiden, en dat dus de effecten na opwaardering niet zonder meer hetzelfde zijn als voor de volledige variant.</p>
<p>- Churchill Avenue gefaseerd Het grote verschil tussen de volledig aangelegde Churchill Avenue en Churchill Avenue gefaseerd is de tunnel onder de Doctor Lelylaan. Die kan bij deze variant op een later tijdstip worden aangelegd. Het verkeer op de N206 blijft in eerste instantie dus bovengronds over de Doctor Lelylaan rijden. Wel wordt de Doctor Lelylaan verbreed tot 2x2 rijstroken. De nieuwbouwwijk Valkenburg wordt met één in plaats van twee aansluitingen ontsloten.</p>	<p>Volledigheidshalve dient opgemerkt te worden dat door TCA nog een andere faseringsvariant is voorgesteld die niet in de onderzoeken is meegenomen. Deze variant zou eerst de Lelylaan ondertunnelen en pas later de Churchilllaan.</p>
<p>H5: Vergelijking tracéalternatieven aan de hand van toetsingscriteria (p. 12-20)</p>	
<p>Dit hoofdstuk geeft op hoofdlijnen aan wat de onderscheidende verschillen zijn tussen de tracéalternatieven Zoeken naar Balans en Churchill Avenue. Beide alternatieven worden beoordeeld op grond van de zes toetsingscriteria die Gedeputeerde Staten in februari 2012 hebben opgesteld (zie paragraaf 3.2).</p>	<p>Benadrukt moet worden dat de bedoeling van dit hoofdstuk dus is om onderscheidende verschillen op hoofdlijnen aan te geven. Dat betekent dan ook dat voor elk criterium ook moet aangegeven in welke mate dit onderscheidend is. Grote verschillen moeten zwaarder meewegen dan kleine.</p>
<p>5.1.1 Probleemoplossend vermogen op het gebied van infrastructuur (p. 12-13)</p>	
<p>In het 2e fase MER zijn de verkeerseffecten van</p>	<p>De provincie verzuimt te vermelden dat uit het</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
<p>de alternatieven beoordeeld op de onderdelen verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, sluipverkeer, oversteekbaarheid, verkeersveiligheid en toekomstvastheid. Met uitzondering van toekomstvastheid, is voor alle onderdelen gekeken naar het jaar 2020. Om de toekomstvastheid van het ontwerp in beeld te brengen, geeft het MER een doorkijk naar de effecten van de RijnlandRoute in 2030. Uit het MER blijkt dat Zoeken naar Balans en Churchill Avenue vergelijkbaar scoren op de onderdelen verkeersafwikkeling 2020, bereikbaarheid en sluipverkeer. De reistijd tussen Katwijk en de A4 wordt door de aanleg van de RijnlandRoute (zowel Zoeken naar Balans als Churchill Avenue) in de spits verminderd van circa 1 uur naar circa 10 minuten ten opzichte van de referentiesituatie.</p>	<p>MER ook blijkt dat vergelijkbare resultaten al gehaald worden voor Zoeken naar Balans A. De reductie van reistijd Katwijk-A4 is daar van ca. 1 uur naar ca. 15 minuten. Hieruit blijkt dat het voor substantiële verbetering van de verkeersafwikkeling niet noodzakelijk is om nieuwe infrastructuur aan te leggen.</p> <p>Tevens verzuimt de provincie te vermelden dat de resultaten voor Zoeken naar Balans uitsluitend worden gehaald als de Churchillbrug in Leiden wordt verbreed. Deze is niet in scope van het ontwerp van Zoeken naar Balans. Daarmee kan met de gekozen voorkeursvariant de verkeersafwikkeling in 2020 al niet gegarandeerd worden.</p>
Toekomstvastheid (p. 12)	
<p>Uit bovenstaande tabel blijkt dat beide alternatieven duidelijk verschillen op het punt van toekomstvastheid. Toekomstvast betekent dat een alternatief ook in 2030 nog de verkeersproblemen in Holland Rijnland oplost. Gezien de omvang van de vereiste investeringen is dit voor Gedeputeerde Staten een zwaarwegend en doorslaggevend argument.</p>	<p>GS baseert zijn oordeel uitsluitend op de uitkomsten van het dynamisch verkeersmodel, zonder zich daarbij rekenschap te geven van de intrinsieke beperkingen en onnauwkeurigheden die in dat model besloten zitten. Deze liggen in de orde van grootte van 20-30%. Zoals verderop blijkt is een kleine aanpassing in het verkeersmodel voldoende om het model wel goed te laten functioneren.</p>
<p>Uit het MER blijkt dat Zoeken naar Balans toekomstvast is en Churchill Avenue niet: ook in 2030 wikkelt Zoeken naar Balans het verkeer goed af. De enige reden dat Churchill Avenue in bovenstaand overzicht een 'plus' laat zien, is dat de prestaties van het alternatief zijn afgezet tegen de referentiesituatie, waarin het verkeer in Holland Rijnland volkomen vastloopt. In feite bereikt Churchill Avenue voor 2030 zijn maximale capaciteit: bij de Knoop Leiden West staan in de avondspits (de maatgevende spitsperiode) elke dag opstoppingen die terugslaan op de A44 en de Tjalmaweg. Daarnaast ontstaan er bovengronds problemen op de Doctor Lelylaan.</p>	<p>Het MER bevat niet de resultaten van de herberekening die in mei 2012 is uitgevoerd. Op basis van die herberekening had volgens de criteria voor toekomstvastheid 2030 CA dezelfde beoordeling horen te krijgen als ZnB. De in het MER beschreven knelpunten kunnen worden opgelost door de eveneens in het MER beschreven optimalisaties.</p> <p>Op de in het MER opgenomen plots van de verkeersafwikkeling in 2030 blijkt dat ZnB eveneens aan zijn maximale capaciteit zit bij Knoop Leiden West en op de Doctor Lelylaan in de avondspits. Binnen de onzekerheidsmarge van het dynamisch verkeersmodel kan ook voor ZnB niet gesteld worden dat deze probleemloos zal functioneren in 2030. Nog buiten beschouwing gelaten dat ook het bij verkeersafwikkeling 2020 voor ZnB beschreven probleem daadwerkelijk moet zijn opgelost om überhaupt te kunnen stellen dat in 2030 de verkeersafwikkeling voldoende is.</p>
<p>Een laatste oplossing is gezocht in de suggestie om de langzaam verkeerverbinding onder de A44 door open te stellen voor verkeer vanuit Bio Science Park. Bij deze oplossing wordt de verlengde Wassenaarse weg opengesteld en wordt verkeer afgewikkeld via de achterzijde</p>	<p>Deze 'laatste oplossing': het openstellen van de verlengde Wassenaarseweg is ten eerste een van de in het MER voorgestelde optimalisaties; ten tweede in de huidige situatie al een voor alle verkeer opengestelde verbinding;</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
<p>van het Bio Science Park. Uit modelberekeningen van Goudappel Coffeng blijkt dat de voorgestelde oplossing van Team Churchill Avenue voldoet, maar wel dat extra rijstroken noodzakelijk zijn bij de aansluiting Nieuw- Rhijnegeest Zuid op de ir. Tjalmaweg. Aangezien enkele richtingen daarnaast laten zien dat er nauwelijks restcapaciteit is, is het voor een optimale doorstroming wenselijk nog meer aanvullende maatregelen te nemen. Deze maatregelen zijn moeilijk in te passen. Dit brengt extra kosten met zich mee. Deze kosten, noch de milieueffecten van deze oplossing zijn in beeld gebracht. Deze oplossing heeft een impact op de ontwikkelpotentie en grondopbrengsten van het BioSciencePark en conflicteert met het stedenbouwkundige concept.</p>	<p>ten derde ook integraal onderdeel van de plannen voor Nieuw-Rhijnegeest en het BioScience Park;</p> <p>ten vierde ook in het statisch verkeersmodel aanwezig als onderdeel van de autonome situatie.</p> <p>Het is dus helemaal niet uitzonderlijk om deze openstelling óók in het dynamisch verkeersmodel op te nemen.</p> <p>De genoemde aanpassingen behoeven amper iets te kosten (extra opstelstrook vanuit Nieuw-Rhijnegeest en aanpassing Niels Bohrweg, bij elkaar ca. 150.000 euro, aldus Team Churchill Avenue), zijn gewoon inpasbaar en er vindt een lichte verschuiving van verkeer plaats van circa 3000 voertuigen per dag op de Niels Bohrweg.</p> <p>De optimalisatie is niet strijdig met de grondopbrengsten van het Biosciencepark (geen verlies aan areaal en een betere ontsluiting!) en conflicteert niet met het stedenbouwkundige concept zoals door de provincie aangegeven. Want de Wassenaarseweg zal ook bij Zoeken naar Balans opengesteld zijn.</p> <p>Tot slot merken wij op dat bij nadere inspectie van de verkeersintensiteiten voor Zoeken naar Balans zal blijken dat ook daar bij Knoop Leiden-West en op de Dr. Lelylaan knelpunten optreden die zullen moeten worden opgelost en meerkosten zullen veroorzaken. In tegenstelling tot CA wordt dit pas beoordeeld ná de keuze van het voorkeursalternatief in de inpassingsfase, en zullen de meerkosten ten laste van de post onvoorzien komen. Daarmee is geen sprake van een zorgvuldige vergelijking.</p> <p>Wij verwijzen voor meer details naar de reacties die het Team Churchill Avenue heeft gegeven bij behandeling in de Statencommissie MKE en Provinciale Staten.</p>
<p>Bovenstaande geeft Gedeputeerde Staten geen aanleiding om hun conclusies aan te passen.</p>	<p>Onze conclusie is dat het oordeel van GS is gebaseerd op een onjuiste weergave en onevenwichtige interpretatie van de feiten. Zeker voor een 'zwaarwegend en doorslaggevend argument' ten aanzien van de tracékeuze in deze onzorgvuldig gehandeld.</p> <p>Onderbouwing is in grote mate afhankelijk van de gehanteerde verkeerprognoses. Voor de verkeersprognoses is gebruik gemaakt van de gegevens vanuit 2008. Vanuit het vigerende beleid is dit weliswaar een gangbare werkwijze,</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
	<p>er zijn echter voldoende argumenten om niet al te zwaar te tillen aan de verschillen:  het betreft prognoses aan de hand van een model, met een onzekerheid van 20-30% gezien de sinds 2005 gesignaleerde stagnatie van de verkeersgroei zijn de voorspellingen in verkeergegevens voor 2030 volkomen irrealistisch;  toekomstige ontwikkelingen in het vervoer zorgen op termijn voor elektronische hulpmiddelen voor efficiënter weggebruik;  de beroepsbevolking daalt van nu tot 2040 met 1 miljoen mensen;  het begrip "Nieuwe werken" staat nog in de kinderschoenen, effecten op verkeersintensiteiten zijn nog onvoldoende meegenomen.</p>
5.1.2. Robuustheid (p. 13-14)	
<p>De RijnlandRoute moet ervoor zorgen dat het kwetsbare wegennet in Holland Rijnland beter bestand wordt tegen de groeiende verkeersdruk en de gevolgen van eventuele calamiteiten op de weg. Naast bovengenoemde aspecten uit het MER is robuustheid van het netwerk daarom een belangrijke voorwaarde voor het voorkeursalternatief. Robuustheid is een relatief nieuwe term die ook bij de Rijksoverheid steeds vaker wordt toegepast, bijvoorbeeld in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (maart 2012) van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.</p>	<p>Het ministerie van I&amp;M hanteert de volgende definitie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vanuit het gezichtspunt van de weggebruiker maakt robuustheid deel uit van betrouwbaarheid. Het gaat de gebruiker om de kans dat hij de bestemming binnen de verwachte reistijd bereikt.</li> <li>• We definiëren robuustheid als de mate waarin extreme reistijden als gevolg van incidenten (ongevallen, extreem weer, werkzaamheden en evenementen) worden voorkomen.</li> <li>• Het effect van een betere robuustheid wordt bepaald door zowel de kans op een incident als het gevolg hiervan op de reistijd."</li> </ul> <p>Bron: De betekenis van robuustheid, Robuustheid in kosten-batenanalyses van weginfrastructuur. Juli 2010. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.</p>
<p>Gedeputeerde Staten hanteren de volgende definitie: een robuust netwerk biedt (1) alternatieven bij calamiteiten, overbelasting, wegwerkzaamheden en onderhoud, (2) is toekomstvast en (3) ontvlecht verkeersstromen.</p>	<p>Deze definitie wijkt af van de definitie van I&amp;M. Alternatieven bij calamiteiten komt overeen met 'voorkomen van extreme reistijden'. Toekomstvastheid is geen eigenschap van robuustheid, want het gaat om de mogelijkheid om alternatieven te hebben op het moment dat een verstoring optreedt, niet om de mogelijkheid om volgend jaar een alternatief te hebben. Toekomstvastheid is een afzonderlijk te beschouwen aspect van het verkeerssysteem, en hoort niet alsnog ingebracht te worden in de beoordeling van robuustheid. Ontvlechting van verkeersstromen kan helpen bij het realiseren van robuustheid, echter het is geen voorwaarde voor robuustheid. Ook een niet-ontvlochten systeem kan robuust zijn, als het voor alle typen verkeer voldoende capaciteit en alternatieven biedt. Met name op regionale wegen is het gebruikelijk (ook volgens het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan) om de doorgaande regionale</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
	<p>functie te combineren met de ontsluitende functie ten behoeve van aanliggende woonkernen. Te star doorvoeren van het ontvlechtingprincipe is niet effectief, zeker niet vanuit het perspectief van efficiënt ruimtegebruik.</p> <p>Afwijking van de definitie van I&amp;M is hoe dan ook merkwaardig, omdat de gedeputeerde herhaaldelijk heeft aangegeven (o.a. op informatiebijeenkomsten) dat de robuustheidseis vóóral een eis is vanuit het Rijk.</p>
<p>Op alle aspecten van robuustheid scoort Zoeken naar Balans beter dan Churchill Avenue (zie 5.1.1 voor een analyse van de toekomstvastheid).</p>	<p>Dat is in ieder geval al niet waar voor toekomstvastheid. ZnB en CA zijn gelijkwaardig als de laatste modelresultaten (optimalisatie Nieuw-Rhijngest) worden gehanteerd.</p>
<p>Ook de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse bevestigt dit (zie hoofdstuk 5.5). Uit deze analyse blijkt dat Zoeken naar Balans meer bijdraagt aan een robuuster wegennet dan Churchill Avenue.</p>	<p>Volgens de MKBA dragen zowel CA als ZnB bij aan verbetering van de robuustheid. ZnB zou daarbij beter scoren, maar dat wordt niet kwantitatief onderbouwd.</p> <p>Uit de MKBA:  ‘Het effect van de RijnlandRoute op de robuustheid van reistijden kan hier enkel kwalitatief worden geanalyseerd, omdat gedetailleerde kwantitatieve informatie ontbreekt. In het kader van de onderzoeken naar de RijnlandRoute is niet in detail gekeken naar de effecten op robuustheid.’  Met andere woorden: GS doet een stevige uitspraak over robuustheid zonder dat daar op basis van de verkeersmodellen nader onderzoek naar is gedaan.</p> <p>Het kwalitatieve onderzoek richt zich daarnaast uitsluitend op de mogelijke impact van de mogelijke verstoringen, en niet op de kans van optreden. De impact van bijvoorbeeld een volledige blokkade van de A4 is enorm, maar is gezien het aantal rijstroken en de parallelbanen ook zeer onwaarschijnlijk.</p> <p>Zie voor een kwantitatief onderzoek naar robuustheid ook de notitie van Burgerinitiatief RijnlandRoute  <a href="http://huislale.nl/html/RijnlandRoute/Robuustheid_RLR_rapport.pdf">http://huislale.nl/html/RijnlandRoute/Robuustheid_RLR_rapport.pdf</a>  Deze notitie toont aan dat het wel degelijk mogelijk is kwantitatief een uitspraak te doen over robuustheid. De conclusie van het rapport is dat robuustheid geen onderscheidend criterium is in de vergelijking tussen ZnB en CA, en dat zelfs CA iets beter scoort omdat er meer restcapaciteit is op A4 en A44, en het aantal en de lengte van weefzones kleiner is voor CA. Het is onduidelijk waarom de provincie niet zelf een</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
	<p>dergelijk onderzoek heeft laten uitvoeren.</p> <p>De provincie heeft in een reactie op de notitie (Grontmij) wel aangegeven dat een aantal uitgangspunten niet correct is opgenomen, maar niet de gehanteerde methode betwist, en gaat ook niet inhoudelijk in op de conclusie. De provincie heeft nagelaten een eigen analyse te doen, terwijl dit wel goed mogelijk is. De provincie heeft hierbij dus nagelaten om zorgvuldig te onderbouwen waarop hun stelling dat de robuustheid van Zoeken naar Balans onderscheidend beter is dan Churchill Avenue is gebaseerd.</p>
<b>Alternatieven bij calamiteiten (p. 13)</b>	
<p>Bij eventuele sluiting van Zoeken naar Balans tussen de A4 en de A44 bij calamiteiten kan het verkeer gebruik maken van de N206 (die ongewijzigd blijft vergeleken bij de huidige situatie).</p>	<p>Als de N206 ongewijzigd blijft vergeleken bij de huidige situatie, en nog meer verkeer krijgt te verwerken, loopt deze onherroepelijk ook vast. Het is dus geen reële alternatieve route. Daarbij vergeet de provincie dat de bottleneck in beide gevallen de bovengrondse Lelylaan (met 2x1 rijstrook) is en blijft. Daarin verschilt CA niet van ZnB.</p> <p>Daarnaast moet ook de situatie beschouwd worden dat er een serieuze verstoring op de huidige N206 optreedt, bijvoorbeeld een stremming van de Churchillbrug.</p>
<p>Als de tunnel van Churchill Avenue gesloten wordt, moet het verkeer zich afwikkelen over de weg op maaiveldniveau. Die is op de Churchillaan teruggebracht tot 2x1 rijstroken. De bovengrondse weg heeft daarmee minder capaciteit dan de N206 in de huidige situatie.</p>	<p>De 2x1 route op maaiveld door Leiden is niet bedoeld en niet nodig als alternatief voor doorgaand verkeer. Doorgaand verkeer kan – net zoals nu – ook nog gebruik maken van de andere hoofdwegen die de A4 en A44 verbinden (N14 en A12) of bij Burgerveen een andere keuze maken. Daarbij blijkt uit de verkeersonderzoeken dat het hoofdwegenet net iets meer restcapaciteit heeft voor CA dan voor ZnB (zie Bijlage 19 bij Achtergrondrapport Verkeer).</p> <p>Voor verkeer dat juist in Leiden moet zijn of Leiden uit wil zijn is de 2x1 route wel een alternatief (en heeft daarvoor ook nog restcapaciteit), samen met de andere ontsluitingswegen van Leiden.</p>
<p>Bij onderhoudssituaties biedt Zoeken naar Balans daarnaast de mogelijkheid om het verkeer via de andere tunnelbuis af te wikkelen. Voor Churchill Avenue is dit niet mogelijk vanwege de complexiteit van het tunnelontwerp met de in- en uitritten.</p>	<p>Bij alle tunnels in Nederland wordt onderhoud 's nachts of in het weekend gepleegd. De verkeersintensiteit is dan laag en kan zeker worden opgevangen door andere routes. Enig omrijden is daarbij zeer gebruikelijk. Onderhoud aan CA-tunnel kan ook gefaseerd gebeuren, juist omdat er halverwege in- en uitritten zijn.</p>
<b>Ontvlechting verkeersstromen</b>	
<p>De provincie en het Rijk streven ernaar om lokaal en (boven)regionaal verkeer zoveel mogelijk te scheiden; zo worden op verschillende plaatsen in Zuid-Holland</p>	<p>De RijnlandRoute dient vergeleken te worden met een route met een vergelijkbare functie (regionale ontsluiting), bijvoorbeeld de N14. De RijnlandRoute heeft zeker geen bovenregionale</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
<p>zogenoemde parallelstructuren aangelegd, bijvoorbeeld langs de A12 bij Gouda en de A4-passage bij Den Haag.</p>	<p>functie. Vergelijking met dergelijke verbindingen is niet proportioneel. De A4 (E19) of A12 (E25) zijn beide belangrijke internationale routes die ten allen tijde gebruikt moeten kunnen worden en een veel hogere verkeersintensiteit kennen dan de RijnlandRoute.</p>
<p>Dit is beter voor de doorstroming en vermindert de kans op ongelukken omdat het verkeer minder weefbewegingen hoeft te maken en dus minder vaak remt. Zoeken naar Balans scheidt (boven)regionaal van lokaal verkeer. Immers, het tracédeel tussen de A4 en de A44 is vanaf de snelweg alleen toegankelijk voor (boven)regionaal verkeer. Churchill Avenue doet dat niet.</p>	<p>Uitwisseling en menging van lokaal en (boven)regionaal verkeer is op de RijnlandRoute ten oosten van de A4 en ten westen van de A44 geen enkel probleem. De verkeersonderzoeken wijzen dit ook uit. Daarnaast gaat PZH voorbij aan het feit dat bij ZnB vervlechting plaatsvindt van doorgaand oost-west verkeer met andere verkeersstromen. Er is vervlechting met noord-zuid-verkeer op de weefzone op de A44 tussen Maaldrift en knoop Leiden-West, Er is vervlechting met verkeer van en naar de N206 op de parallelbanen van de A4 tussen N11-oost en N11-west, zowel ten noorden als ten zuiden van de aansluiting met de N206. Het aantal invoeg-, uitvoeg- en weefbewegingen dat moet worden gemaakt in Zoeken naar Balans is groter en bovendien zijn de verkeersintensiteiten veel hoger. Dit heeft nadelige gevolgen voor de robuustheid en de verkeersveiligheid van ZnB (zie opnieuw de notitie van Burgerinitiatief RijnlandRoute <a href="http://huislale.nl/html/RijnlandRoute/Robuustheid_RLR_rapport.pdf">http://huislale.nl/html/RijnlandRoute/Robuustheid_RLR_rapport.pdf</a>). In de reactie van Grontmij daarop wordt ook gesteld dat de ongevalskans bij de weefstroken van ZnB groter is dan bij CA, en dus een grotere kans op verstoringen.</p>
<p>De tunnel van Churchill Avenue is tussen de A4 en de A44 op drie plaatsen toegankelijk voor lokaal verkeer, zodat lokaal en (boven)regionaal verkeer vermengen.</p>	<p>Dat lokaal toegangen bestaan tot het hoofdwegennet is niet verwonderlijk, een reis begint en eindigt immers ALTIJD op het lokale wegennet. De drie toegangen dienen primair om extern verkeer zo snel mogelijk naar het bovenlokale wegennet te leiden. Hier wordt het nadeel dat er bij de ZnB geen open afritten kunnen worden gemaakt gepresenteerd als een voordeel.  Dit is volledig in tegenspraak met vastgelegd beleid: Volgens het PVVP 2004: "Dit zijn regionale wegen die niet alleen een gebiedsontsluitende functie hebben maar ook een verbindende functie") gepresenteerd als een voordeel.  Ook is het volledig in tegenspraak met eerdere conclusies. In de MKBA 2008 was het ontbreken van uitwisseling met het lokale wegennet nog een</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
	<p>zwaarwegende redenen om te kiezen voor een uitvoering als regionale wegverbinding en om het Korte Vliet-tracé te laten afvallen, getuige de volgende citaten uit de Samenvatting:  (Over de uitvoering als regionale of nationale verbinding)  “Gelet op het feit dat er voor het overgrote deel sprake is van regionaal verkeer en op het gegeven dat de weg voor een belangrijk deel ook gaat functioneren als stadsauto(rond)weg voor Leiden zijn er sterke argumenten om de route als regionale (= provinciale) weg te realiseren”  (Over het Korte Vliet-tracé):  “Een volledige aansluiting Leiden Centrum is een knelpunt voor het noordelijke alternatief”</p> <p>De provincie is daarmee inconsistent, en lijkt gelegenheidsargumentatie te hanteren ten aanzien van Zoeken naar Balans.</p>
<p>Uit het bovenstaande kan de volgende conclusie worden getrokken:  Op het toetsingscriterium “Probleemoplossend vermogen op het gebied van infrastructuur” heeft het alternatief Zoeken naar Balans de voorkeur.</p>	<p>De enig mogelijke conclusie is dat op het toetsingscriterium ‘Probleemoplossend vermogen op het gebied van infrastructuur’ CA en ZnB gelijkwaardig scoren. Er zijn accentverschillen, maar die kunnen niet doorslaggevend zijn bij de keuze voor een alternatief.</p>
<p>5.2 Budget en kosten</p>	
<p>Voor de RijnlandRoute is in totaal een budget beschikbaar van 931 miljoen euro. Dit bedrag is als volgt opgebouwd:</p> <p>Bijdrage in miljoenen (excl BTW; prijspeil 2010)  Rijksbijdrage: 445  Provinciale bijdrage: 247  Bijdrage Regio Holland Rijnland: 74  Subtotaal 766</p> <p>Extra provinciale bijdrage (coalitieakkoord) ten behoeve van betere inpassing Zoeken naar Balans F: 100  Reservering Gemeente Leiden voor project Plesmanlaan/Ontsluiting Bio Science Park: 30  Provinciale bijdrage (extra bijdrage MPI voor Knoop Leiden West): 35</p> <p>Totaal beschikbare middelen: 931Als onderdeel van de 2e fase MER is per alternatief een kostenraming opgesteld op basis van de voorgeschreven SSK-systematiek. Voor een uitgebreide behandeling van de uitgangspunten wordt verwezen naar het Achtergrondrapport Kosten van het 2e fase MER. Hierbij wordt opgemerkt dat voor de beide tracéalternatieven dezelfde uitgangspunten en percentages voor detaillering, onvoorzien, reservering onvolledig</p>	<p>Ten aanzien van het hanteren van dezelfde uitgangspunten voor de raming is dit niet in alle gevallen terecht: uit het MER blijkt duidelijk dat noodzakelijke mitigerende en compenserende maatregelen voor Zoeken naar Balans substantieel omvangrijker en zwaarder zijn dan voor Churchill Avenue. Nu wordt dit voor zover wij hebben begrepen (de precieze raming is immers niet vrijgegeven en ook de uitgangspunten voor de raming zijn niet gepubliceerd!) in de raming als percentage van de bouwkosten, wat betekent dat er in totaal voor de duurdere CA meer wordt gereserveerd voor dergelijke maatregelen dan voor ZnB. Dat is niet proportioneel.</p> <p>Eveneens is aannemelijk dat er voor ZnB een grotere post voor planschade en nadeelcompensatie zal moeten worden gereserveerd dan voor CA. Ook daar is het niet proportioneel dit niet mee te nemen in ramingen.</p>



Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
plan, etc. zijn gehanteerd.	
<b>Kosten RijnlandRoute (exclusief BTW, prijspeil 2010) (p. 15)</b>	
<p>Kosten RLR (Investeringskosten, incl. apparaatskosten PZH)  Reservering t.b.v. weerstandsvermogen 20% (PZH deel)  Kosten beheer en onderhoud per jaar  - verharding, kunstwerken en beweegbare bruggen  - operationele kosten en bemensing van de tunnels  o waarvan energiekosten  Financieel risico t.o.v. de post 'project onvoorzien en bijzondere gebeurtenissen'</p>	<p>Er bestaat in het geheel geen inzicht in de juistheid van deze raming. De voorgeschreven SSK-systematiek beschrijft uitsluitend hoe een raming dient te zijn opgebouwd, niet welke objecten er in de raming zitten.  Het Achtergrondrapport Kosten is niet vrijgegeven, ondanks een beroep op de Wob door de Gezamenlijke bewonersorganisaties. Ook is er geen onafhankelijke toetsing (bijvoorbeeld door de Randstedelijke Rekenkamer of niet bij het project betrokken ingenieursbureaus) uitgevoerd op de juistheid van de raming. Gezien de herhaalde discussies over de juistheid van de ramingen en het al dan niet juist opgenomen zijn van elementen in de kostenramingen en het voor de provincie buitengewoon hoge investeringsbedrag van bijna 1 miljard euro is dit buitengewoon onzorgvuldig en is zeer zeker geen sprake van transparantie in de besluitvorming.</p>
<b>Kosten Churchill Avenue</b>	
<p>In de afgelopen periode is nauw en constructief samengewerkt met het team Churchill Avenue. Er is geen verschil van mening over de berekeningsmethode en de kostencomponenten. Op een aantal onderdelen is er verschil van inzicht of kostenposten al dan niet moeten worden opgevoerd. Dit is terug te vinden in de bijlage.</p>	<p>Geconstateerd moet worden dat deze stelling onjuist is. Er is juist wel verschil van mening over kostencomponenten (bijvoorbeeld over het al dan niet opnemen van een vluchtstrook in de tunnel) en berekeningsmethode (bijvoorbeeld over hoe de juiste eenheidsprijs voor tunnel en tunneltechnische installaties moet worden bepaald).  Geconstateerd wordt ook dat de raming grover is gedaan dan op basis van het ontwerp had gekund. Zeker voor de meest bepalende kostencomponent (de tunnel) is het noodzakelijk om niet uit te gaan van een standaardtunnel (want GS voert juist aan dat het dat niet is!), maar op een groter detailniveau te ramen waarbij meer rekening wordt gehouden met de specifieke eigenschappen van de tunnel. Daarvoor had advies van onafhankelijke experts kunnen en moeten worden verkregen.   Het verschil van inzicht in kosten is medebepalend voor de tracékeuze. Wij constateren dat door het niet inschakelen van onafhankelijke expertise de provincie niet het nodige heeft gedaan om tot een gedragen kostenraming te komen.</p>
<b>Financiële risico's</b>	
<p>De financiële risico's zijn in de kostenraming ondergebracht onder de post 'project onvoorzien en bijzondere gebeurtenissen'. Voor deze post is een toeslagpercentage van 10% gehanteerd op het bedrag van de raming. Uit de door advies- en ingenieursbureau Advin</p>	<p>Wij constateren dat ook op dit punt geen transparantie is gegeven door het niet openbaar maken van de kostenraming en onderliggende risicoanalyse.   Door het niet opnemen van concrete</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
<p>uitgevoerde investeringsraming blijkt dat de post 'project onvoorzien en bijzondere gebeurtenissen' voor beide alternatieven voldoende dekking biedt. Bij Churchill Avenue bestaat een grotere kans op overschrijding, omdat het alternatief een kleinere marge kent tussen het geraamde risicobedrag en het bedrag voor de post 'bijzondere gebeurtenissen en projectonvoorzien'. Verder laat de investeringsraming zien dat het financiële risico van het aanleggen van Churchill Avenue ongeveer twee zo groot is als het financiële risico van Zoeken naar Balans.</p>	<p>risicobedragen is het ook niet mogelijk om 'de grotere kans op overschrijding' en 'een twee keer zo groot financieel risico' inhoudt. In ieder geval blijkt niet dat het risico de reservering ten behoeve van het provinciale weerstandsvermogen te boven gaat, waardoor het een acceptabel risico lijkt.</p>
<p>Kosten beheer en onderhoud</p>	
<p>Naast de investeringskosten en de risico's (zie paragraaf 5.3) zijn ook de financiële gevolgen van beheer en onderhoud in beeld gebracht. Het tracéalternatief Churchill Avenue blijkt in onderhoud duurder te zijn dan het tracéalternatief Zoeken naar Balans. De langere en complexe tunnel van Churchill Avenue vergt een hogere, jaarlijkse uitgave. Daarnaast vereist de tunnel in Churchill Avenue een grotere beheerorganisatie met eveneens hogere jaarlijkse kosten. De energiekosten zijn in de tabel expliciet gemaakt maar vormen onderdeel van de operationele kosten. De kosten voor Zoeken naar Balans Optimaal (zie hoofdstuk 7) zijn afhankelijk van de manier waarop de tunnel verlengd wordt. Als de tunnel in één stuk verlengd wordt, zullen de kosten hoger liggen dan bij Zoeken naar Balans. Als gekozen wordt voor een dichtopenconstructie zullen er geen extra operationele kosten bijkomen omdat er dan geen tunneltechnische installatie vereist is. Dit wordt in de volgende fase verder uitgewerkt.</p>	<p>Wij constateren dat ook op dit punt geen transparantie is gegeven door het niet openbaar maken van de kostenraming en daarbij gehanteerde uitgangspunten.</p> <p>Het is onduidelijk of in de beheer- en onderhoudskosten is meegewogen of er bij ZnB twee provinciale wegen te onderhouden zijn (N206 en N11-West), en bij CA maar een (de ondertunnelde N206).</p> <p>Tevens wordt er voor Zoeken naar Balans Optimaal gesproken over mogelijke verlenging van de tunnel in Voorschoten. Dan nemen de kosten toe en neemt het verschil in beheerkosten met CA af.</p>
<p>Uit het bovenstaande kan de volgende conclusie worden getrokken: Op het toetsingscriterium "kosten" heeft het alternatief Zoeken naar Balans de voorkeur.</p>	<p>Hierbij dient de kanttekening geplaatst te worden dat voor Zoeken naar Balans een 'geoptimaliseerde' variant wordt meegenomen, en dat dit voor CA is nagelaten. Ook is na de eerste fase MER geen onderzoek meer gedaan naar variant nulplus 3, waarvan aannemelijk is dat deze aanzienlijk goedkoper kan zijn dan CA en minder risico's heeft, en dus wel binnen budget te realiseren zou zijn.</p>
<p>5.3 Risico's (p. 16-17)</p>	
<p>Voor de alternatieven Churchill Avenue en Zoeken naar Balans is gekeken naar het risicoprofiel van het project als geheel. Er zijn risico's benoemd in de planfase, de uitvoeringsfase en in de beheer- en onderhoudsfase. In algemene zin geldt dat het tracéalternatief Zoeken naar Balans een standaard risicoprofiel kent. Dit betekent dat het totaal aan risico's niet bijzonder is in het licht van een dergelijk groot infrastructureel project.</p>	<p>Voor Zoeken naar Balans geldt het buitengewoon grote risico dat vergunningen voor de aanleg van een wegverbinding in een gebied dat allerlei vormen van bescherming geniet op basis van uw eigen beleid en verordening niet kunnen worden verleend, of dat het inpassingsplan geen goedkeuring krijgt. De juridische risico's voor ZnB zijn groot ingevolge Wet Luchtkwaliteit, Wet Geluidhinder, Natuurbeschermingswet 1998, Flora- en</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
<p>Voor het tracéalternatief Churchill Avenue gelden de volgende procesrisico's:</p>	<p>Faunawet, Spelregels EHS en Nota Bene – onder andere(!) - uw eigen Verordening Ruimte wegens aantasting van een beschermde ecologische verbinding (als onderdeel van de EHS), bufferzone en weidevogelbiotoop. Aantasting (door een wegtracé) is verboden indien er een alternatief bestaat. Op basis van de gedane onderzoeken komen daarvoor ons inziens een uitgebreidere variant van ZnB-A, de variant nulplus 3 én de Churchill Avenue (al dan niet geoptimaliseerd) in aanmerking.</p>
<p>- De Nederlandse wetgeving is niet ingericht op de voorgestelde stadstunnel in het ontwerp van Churchill Avenue. De tunnelwet voorziet alleen in bepalingen voor tunnels in rijkswegen. Een van de bepalingen is dat het aantal rijbanen door een tunnel tijdens een autorit niet mag afnemen. Bij Churchill Avenue is dit wel het geval. We hebben diverse officiële instanties (Rijkswaterstaat, de veiligheidsregio van Leiden) benaderd om duidelijkheid over dit punt te krijgen. Geen enkele instantie kon of wilde hierover uitsluitel geven. Dit maakt het risico groot dat het bevoegd gezag voor de tunnel geen vergunning verleent.</p>	<p>In tegenstelling tot wat u beweert is de Tunnelwet (Warvw) van toepassing op alle wegtunnels in Nederland.</p> <p>Het ontwerp van Churchill Avenue kent geen situaties waarin het aantal rijstroken afneemt in de tunnel. Er zijn twee doorgaande rijstroken, en daarnaast in een deel van de tunnel een derde rijstrook uitgevoerd als weefvak. Er is op geen enkele plaats in de tunnel sprake van een 'afstreping' (beëindiging van een rijstrook door samenvoeging met de naastliggende rijstrook). Dit is geheel conform de richtlijnen van Rijkswaterstaat (zoals o.a. vastgelegd in het rapport van Steunpunt Tunnelveiligheid, Wegontwerp in tunnels: convergentie- en divergentiepunten in en nabij tunnels, 2008).</p> <p>Instanties zullen pas uitsluitel geven over al dan niet verlenen van vergunningen als er een concrete vergunningsaanvraag ligt. In het algemeen geldt dat als de voorgeschreven en noodzakelijke maatregelen zijn genomen (zoals bijvoorbeeld opgenomen in het Bouwbesluit art. 6.45) en (daardoor) op basis van risicoanalyse kan worden aangetoond dat de risico's onder een geaccepteerde norm blijven (zoals die na aanvaarding van de wetwijziging door de Eerste Kamer is vastgelegd in de Tunnelwet), een vergunning verleend zal moeten worden. Aanvullend geldt dat ook voor Zoeken naar Balans een openstellingsvergunning verleend zal moeten worden (i.c. door de gemeente Voorschoten, die tegenstander is van de RijnlandRoute over haar grondgebied is), en dat daarin dus geen groot onderscheid tussen de alternatieven is.</p>
<p>In opdracht van Gedeputeerde Staten heeft TNO onderzoek gedaan naar de tunnelveiligheid. Voor Zoeken naar Balans is aangetoond dat de tunnelveiligheid op orde is. Voor Churchill Avenue is dat niet gelukt. Berekeningsmodellen zijn namelijk niet ingericht op een tunnel zoals Churchill Avenue: een</p>	<p>Gedeputeerde (sic) Staten stellen hier feitelijk dat zij hun bewering dat Churchill Avenue onvoldoende veilig is, niet kunnen onderbouwen met afgerond onderzoek. Daarmee zijn zij nalatig.</p> <p>De Churchill Avenue is volledig ingericht</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
<p>stroomweg met in- en uitritten. Er is getracht om de rekenmodellen aan te passen. Dit leverde echter geen betrouwbare resultaten op. TNO heeft de studieresultaten niet vrijgegeven en staat niet in voor de uitkomsten. Daarmee moet geconcludeerd worden dat niet alleen het ontbreken van een wettelijk kader een risico is voor de vergunbaarheid, maar dat ook onzeker is of Churchill Avenue voldoende veilig is.</p>	<p>volgens de gangbare principes om tunnelveiligheid te realiseren. Er is uitgebreid gekeken naar Nederlandse (o.a. tunnel A2 Maastricht) en buitenlandse voorbeelden (o.a. in Zweden en Duitsland) die vergunbaar zijn volgens de nationale respectievelijk Europese normen. Op basis hiervan moet de provincie aannemen dat CA voldoende veilig is, en kan zich in redelijkheid niet op een ander standpunt stellen tot het tegendeel bewezen is. De wijze waarop de provincie nu omgaat met dit aspect duidt ofwel op vooringenomenheid ten aanzien van de tracékeuze, ofwel op onwil ten aanzien van het accepteren van varianten die afwijken van hetgeen zij zelf voorstellen. Beide passen een bestuursorgaan niet.</p> <p>Ook uit het (binnenkort voorgeschreven) standaard QRA-model, dat kennelijk niet is gehanteerd bij de beoordeling zal naar verwachting blijken dat CA voldoet aan de veiligheidsnormen. Zie daarvoor ook het rapport van Tunnel Safety Consults, Tunnels met meerdere in- en uitgangen (NB: het enige beschikbare rapport over tunnelveiligheid van CA!)</p>
<p>De lange tunnel onder de stad, met meerdere in- en uitritten en weefbewegingen in de tunnel, is een ontwerp vraagstuk dat niet vergelijkbaar is met enig ander project in Nederland. Met de tunnel ontstaan er risico's waarvan de gevolgen impact hebben op de doorlooptijd en de kosten van het project.</p>	<p>Er zijn meerdere ontwerp vraagstukken die vergelijkbaar of zelfs complexer zijn dan Churchill Avenue. Denk aan de Oosterscheldestormvloedkering. Op het gebied van de weginfrastructuur is bijvoorbeeld het A2-project bij Maastricht zeker niet minder complex. Toch wordt het project uitgevoerd, omdat de risico's opwegen tegen de voordelen van een uitstekende oplossing.</p>
<p>Uit het bovenstaande kan de volgende conclusie worden getrokken: Op het toetsingscriterium "risico's" heeft het alternatief Zoeken naar Balans de voorkeur.</p>	<p>GS dient aan te tonen dat de risico's onaanvaardbaar zijn in relatie tot het gewenste doel, en laat dit na.</p>
<p>5.4 Milieueffecten (p. 17)</p>	
<p>Het 2e fase Milieueffectrapport versie 2.0 – kortweg MER – brengt de gevolgen van de RijnlandRoute voor mens, milieu en verkeer in kaart. In deze paragraaf worden de aspecten geluid, lucht en het natuurlijk milieu (natuur, landschap, cultuurhistorie en water) als belangrijkste onderdelen behandeld. Het MER vat de gevolgen voor het milieu voor de tracéalternatieven Zoeken naar Balans en Churchill Avenue als volgt samen: (tabel niet overgenomen)</p>	<p>Zie ons uitgebreide commentaar op het MER in onze zienswijze daarop. Kortweg komt dat er op neer dat Zoeken naar Balans niet bijdraagt aan de doelstelling om de leefbaarheid in de regio te verbeteren. Op zijn hoogst kan sprake zijn van een neutraal effect, maar waarschijnlijker is een negatief effect.</p> <p>Daarnaast heeft Zoeken naar Balans zeer grote negatieve gevolgen voor leefbaarheid, gezondheid, veiligheid, het natuurlijk milieu, waarvoor niet inzichtelijk is dat genoemde mitigerende maatregelen effectief zijn in het voldoende wegnemen of tegengaan van die negatieve gevolgen.</p>
<p>Opmerking bij beoordeling gezondheid: **Deze</p>	<p>Dit is een volstrekte onzinredenering die</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
<p>score is tot stand gekomen op basis van een berekeningsmodel. Expert judgement van ingenieursbureau Tauw, de opsteller van het MER, wijst echter uit dat luchtkwaliteit een groter gezondheidsrisico vormt dan geluid. Geluid is daarnaast beter te mitigeren door middel van stil asfalt en/of geluidsschermen. Het zou daarom voor de hand liggen om de gezondheidsscore ++ voor Zoeken naar Balans en + voor Churchill Avenue te laten zijn.</p>	<p>uitsluitend gericht lijkt op het onterecht diskwalificeren van Churchill Avenue. Het aantal adressen waar sprake is van een slechte geluidskwaliteit is veel groter dan dat waar sprake is van een slechte luchtkwaliteit. Geluidseffecten tellen in dit geval terecht zwaarder. Bovendien is er sprake van een groter onderscheidend effect op geluid dan op luchtkwaliteit.</p> <p>De slechte beoordeling voor luchtkwaliteit bij CA wordt volledig veroorzaakt door de situatie rondom tunnelmonden. Deze blijkt in het geval van CA zeer goed (bijna volledig) te mitigeren en voor ZnB veel lastiger. Zie ook notitie Tunnel Safety Consults, Tunnelportalen en luchtkwaliteit. Overigens wordt daarin ook genoemd dat het gebruikte model voor beoordeling luchtkwaliteit eigenlijk niet geschikt is voor het berekenen van effecten nabij tunnelmonden.</p>
<p>Uit het MER volgt dat Churchill Avenue het Meest Milieuvriendelijke Alternatief is. Uit het bovenstaande kan de volgende conclusie worden getrokken: Op het toetsingscriterium "milieueffecten" heeft Churchill Avenue de voorkeur.</p>	<p>Die conclusie is terecht. Benadrukt zou moeten worden dat Zoeken naar Balans een aantal zeer negatieve gevolgen heeft voor de beschouwde leefbaarheids- en milieueffecten, die bovendien lastig en niet volledig te mitigeren zijn, terwijl voor Churchill Avenue</p>
<p>5.5 Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (p. 18-19)</p>	
<p>Voor de alternatieven Churchill Avenue en Zoeken naar Balans heeft onderzoeksbureau Ecorys in opdracht van Gedeputeerde Staten een maatschappelijke kosten baten analyse uitgevoerd (MKBA). Een MKBA geeft het rendement van een investering voor de hele maatschappij weer. Dit maakt de voor- en nadelen van een investering inzichtelijk.</p>	<p>Opvallend is dat er geen nulplusalternatief is onderzocht.</p> <p>In paragraaf 3.4 van de MKBA wordt ZnB-A genoemd als mogelijk nulplusalternatief. Dit alternatief bevat de meeste van de bovengenoemde maatregelen die hoe dan ook genomen zouden moeten worden. Er wordt beargumenteerd dat deze niet verder is onderzocht omdat deze onvoldoende probleemoplossend zou zijn. Dat is onterecht.</p> <p>Uit het verkeersonderzoek blijkt duidelijk dat het ZnB-A alternatief wel in belangrijke mate probleemoplossend is. ZnB-A reduceert de reistijden met 71% ten opzichte van de referentiesituatie. De extra reistijdreductie die ZnB en CA daarbovenop realiseren is maar zeer beperkt (8 à 9 procent).</p> <p>De kosten voor ZnB-A zijn beduidend lager dan voor de alternatieven CA en ZnB, terwijl de reistijdbaten toch heel groot zijn. Het niet in kaart brengen van de effecten van ZnB-A of een ander nulplusalternatief in de MKBA is daarom onterecht en draagt bij aan verkeerde beeldvorming. Niet het aanleggen van nieuwe infrastructuur, maar juist het nemen van adequate maatregelen in de bestaande</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
	<p>infrastructuur heeft het grootste economische effect!</p> <p>Met het wel opnemen van een nulplusalternatief zou de beperkte relatieve meerwaarde van de voorkeursvariant ZnB veel duidelijker in beeld kunnen worden gebracht. Zie Bijlage 5 voor een uitgebreidere toelichting.</p>
<p>In een MKBA worden alle projecteffecten in de tijd uitgezet en vervolgens uitgedrukt in geld. In de MKBA voor de RijnlandRoute zijn de volgende projecteffecten gewogen :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bereikbaarheid (reistijd, reiskosten, betrouwbaarheid, accijns en effecten tijdens de bouw)</li> <li>- Indirecte effecten</li> <li>- Verkeersveiligheid</li> <li>- Leefomgeving (broeikasgassen, geluid, luchtkwaliteit)</li> <li>- Kosten (investeringen, beheer en onderhoud)</li> </ul>	<p>Niet alle maatschappelijke effecten zijn uit te drukken in geld.</p> <p>De MKBA bevat ook kwalitatieve effectbeoordelingen, bijvoorbeeld voor natuur, landschap, cultuurhistorie en recreatie. Hieraan is wel maatschappelijke waarde toe te kennen ('welzijn'), maar deze is minder goed uit te drukken in financiële kentallen.</p> <p>Opvallend genoeg is gezondheid niet beoordeeld. Andere effecten die niet zijn beoordeeld hebben te maken met duurzaamheid en ruimtelijke ontwikkeling. En dat is op zich vreemd gezien de doelstellingen van de provincie op deze punten. De MKBA is opgesteld om effecten voor de komende 100 jaar te beoordelen!</p> <p>Bij het interpreteren van een MKBA dient dus niet alleen naar de verhouding tussen financiële kosten en baten te worden gekeken, maar ook naar de kwaliteit van het 'eindproduct'.</p>
<p>Resultaten MKBA</p>	
<p>De uitkomst van de MKBA wordt per tracéalternatief weergegeven in een kosten/baten verhoudingsgetal. Een getal boven de 1,0 betekent dat de maatschappelijke baten hoger zijn dan de maatschappelijke kosten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Voor het tracéalternatief Zoeken naar Balans is het verhoudingsgetal 1,9</li> <li>- Voor het tracéalternatief Churchill Avenue is het verhoudingsgetal 1,3</li> </ul> <p>Voor beide alternatieven zijn de maatschappelijke baten dus groter dan de kosten. Bij Zoeken naar Balans is de verhouding kosten-baten het meest gunstig: Zoeken naar Balans heeft lagere kosten en hogere baten.</p>	<p>Ten eerste valt op dat de financiële baten die uit de MKBA-berekeningen zeer veel hoger zijn dan tot nu toe uit eerdere onderzoeken bleek (MKBA RijnlandRoute 2008, KBA IBHR 2010), en ook niet vergelijkbaar is met kentallen uit andere infrastructuur MKBA's. Een goede verklaring waarom dat zo is wordt niet gegeven. In de notitie Voorkeursalternatief ontbreekt in ieder geval deze kanttekening.</p> <p>Zoals hierboven beargumenteerd vertelt het kosten/baten verhoudingsgetal maar een deel van de waarheid. Uit het MKBA blijkt duidelijk dat op het merendeels kwalitatief beoordeelde onderdeel leefomgeving Churchill Avenue min of meer neutraal scoort, en Zoeken naar Balans significante negatieve effecten heeft. De verhoudingsgetallen zouden een stuk dichter bij elkaar liggen als de kwalitatieve effecten óók waren meegenomen.</p> <p>Daarnaast staat of valt de juiste financiële kosten/baten-verhouding natuurlijk met de betrouwbaarheid van de inschatting van kosten en baten. Volgens Team Churchill Avenue zijn</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
	de kosten van CA overschat (zie de afzonderlijke notitie over kosten), en zijn de baten onderschat (zie verderop bij de bereikbaarheidseffecten). Op basis daarvan zou de kosten/batenverhouding dus hoger uit moeten komen.
<b>Andere resultaten MKBA</b>	
Op robuustheid en effecten tijdens de realisatiefase scoort Zoeken naar Balans duidelijk positiever dan Churchill Avenue.	Op robuustheid scoren beide alternatieven positief, en is er weinig onderscheid tussen de alternatieven onderling (zie de afzonderlijke notitie over robuustheid). Op effecten tijdens de realisatiefase scoort CA inderdaad minder, maar de grootte van het effect hangt erg af van de mate waarin de verkeersafwikkeling tijdens de bouw kan worden gegarandeerd. Volgens TCA is dat goed mogelijk. TCA heeft aan de provincie uitgebreide faseringsplannen voorgesteld die rekening houden met het voortdurend beschikbaar hebben van een doorgaande route van 2x1 tijdens de bouw. Ook de bereikbaarheid van wijken en voorzieningen is daarin opgenomen. Uit berekeningen van de provincie blijkt dat ook met een 2x1 route de bereikbaarheid op peil kan worden gehouden gedurende de bouwperiode (Zie Bijlage 16 bij het Achtergrondrapport verkeer).  Daarbij is het een tijdelijk effect (5 jaar), waar de MKBA een zichtperiode van 100 jaar hanteert.
Uit de maatschappelijke kosten-batenanalyse komt ook naar voren dat de reistijdwinsten de belangrijkste baten van de RijnlandRoute zijn – niet alleen tijdens de spits, maar ook gedurende de rest van de dag. Dit geldt voor beide alternatieven. De effecten beperken zich niet uitsluitend tot de oost-westcorridor tussen de A4 en Katwijk. Een belangrijk verkeerskundig effect is dat de RijnlandRoute de verbinding ontlast, die loopt vanaf de A44 Knoop Leiden West via de N14 naar de A4, zodat verkeer ook op dit traject beter kan doorstromen. Het betekent onder meer dat wachttijden op de A44 bij Wassenaar en op de N14 afnemen. Ook deze effecten komen in de tijdswinsten tot uiting. Voor een uitgebreide beoordeling van de effecten wordt verwezen naar de MKBA-rapportage.	De reistijdeffecten zoals gepresenteerd in de MKBA wijken zeer significant af van de baten zoals opgenomen in het MER-rapport eerste fase. Opvallend daarbij is dat waar de eerste fase MER een significante baat voor CA verwacht en een neutraal effect voor ZnB, dit in de MKBA een zeer grote baat voor ZnB en een iets minder grote baat voor CA is geworden. Beide rapporten maken integraal onderdeel uit van de documentatie die ten grondslag ligt aan de besluitvorming, en zouden elkaar niet tegen mogen spreken. Wat opvalt is dat voor de MKBA waarschijnlijk een kleiner studiegebied is beschouwd dan voor de MER, en dat daarmee mogelijk de bereikbaarheidseffecten voor CA zijn onderschat. Dat is uiteraard onjuist.
<b>Regionale economische effectenstudie (REES)</b>	
Als aanvulling op de MKBA heeft Ecorys onderzoek gedaan naar de regionale economische effecten van de tracéalternatieven Zoeken naar Balans en Churchill Avenue. Als gevolg van het project RijnlandRoute gaat de bereikbaarheid van de regio Holland Rijnland	We herhalen de conclusie: “Uit de analyse volgt geen eenduidige conclusie, wel geniet Zoeken naar Balans volgens het rapport een lichte voorkeur.”  Met andere woorden: op basis van de

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
<p>(en van aangrenzende regio's) erop vooruit . Deze verandering van de bereikbaarheid is van invloed op het vestigings- en ondernemersklimaat in de regio en kan ook zijn weerslag hebben op het functioneren van de regionale economie.</p> <p>Uit de studie komt naar voren dat beide alternatieven een positieve bijdrage leveren aan de regionale economie omdat ze beide de bereikbaarheid verbeteren. Daarbij hebben ze deels negatieve en deels positieve effecten op specifieke sectoren, gebiedsontwikkelingen en locaties. Uit de analyse volgt geen eenduidige conclusie, wel geniet Zoeken naar Balans volgens het rapport een lichte voorkeur.</p>	<p>effectenstudie is geen groot onderscheidend verschil tussen de alternatieven vast te stellen.</p> <p>Het valt op dat deze studie een 'herzien concept' betreft, dus een niet officieel vrijgegeven document. Bij het onderzoek naar tunnelveiligheid verschuilt de provincie achter het feit dat TNO de rapportage niet officieel heeft vrijgegeven. Dan is het zeer merkwaardig ineens een niet-definitief document als onderbouwing voor de NVA aan te treffen.</p>
<p>- Zoeken naar Balans genereert een grotere bereikbaarheidsimpuls en daarmee grotere positieve regionaal-economische effecten dan Churchill Avenue.</p>	<p>Deze beoordeling is rechtstreeks terug te voeren op de bereikbaarheidseffecten van de MKBA die volgens TCA niet volledig/niet correct zijn uitgevoerd. Zie ook punt 19 van onze reactie op het MER: Onvolledig inzicht in verkeerseffecten</p>
<p>- Een nadeel van Zoeken naar Balans is de doorsnijding van Voorschoten.</p>	<p>En daarbij de beperking die er wordt gelegd op de recreatieve ontwikkeling van het Duin, Horst, Weidegebied.</p>
<p>- Op specifieke economische sectoren, gebiedsontwikkelingen en locaties zijn de verschillen op veel aspecten minimaal. In het voordeel van Zoeken naar Balans spreken de positievere effecten op het Bio Science Park en de Greenport Duin- en Bollenstreek; daarbij zijn de kansen voor nieuwe gebiedsontwikkelingen groter en zijn de negatieve effecten tijdens de bouwfase beperkt.</p>	<p>De bereikbaarheidseffecten van ZnB en CA zijn even groot (zeker na de optimalisatie in het verkeersmodel die niet is meegenomen in het MER maar wel is doorgerekend). Daarmee zijn de kansen voor gebiedsontwikkeling identiek. Negatieve effecten tijdens de bouwfase kunnen worden beperkt door goede fasering, die zeker mogelijk is.</p>
<p>- Voor Churchill Avenue spreken met name de positievere effecten op de Leidse binnenstad.</p>	<p>De effectenstudie beschrijft dat met name de Leidse binnenstad te lijden heeft onder slechte bereikbaarheid, en andere delen van de regio minder. Het beschreven effect is dus een significant effect!</p> <p>Merkwaardig genoeg is in de verkeersberekeningen het effect op de bereikbaarheid van de binnenstad niet onderzocht (wel Katwijk, de A4-zone en de A44-zone), terwijl deze toch een economische factor van belang is.</p> <p>Zie ook punt 19 van onze reactie op het MER: Onvolledig inzicht in verkeerseffecten</p>
<p>- In het nadeel van Churchill Avenue spreekt dat de zichtlocatie van winkelgebieden rondom de Churchilllaan (winkelcentrum Luifelbaan, Wagnerplein, Diamantplein) sterk vermindert als gevolg van de tunnel in Churchill Avenue.</p>	<p>Wagnerplein is zeker geen zichtlocatie. De winkelgebieden hebben vooral een verzorgende functie voor de aangrenzende wijken. Voor Luifelbaan geldt dat in principe geheel Leiden-Zuid tot het verzorgingsgebied kan worden gerekend. In de huidige situatie wordt met name de Luifelbaan vermeden vanwege de slechte bereikbaarheid. Churchill Avenue verbetert juist de bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit</p>



Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
	rondom de genoemde winkelcentra (meer dan ZnB). Dat zou een positief effect moeten zijn.
- Tijdens de aanleg van Churchill Avenue zullen de bestaande winkelgebieden van de bouw een groot negatief effect ondervinden. Door verminderde bereikbaarheid staan omzetten en winsten 3 tot 5 jaar sterk onder druk.	Dat hangt ervan af hoe de bouwfasering wordt aangepakt. Bereikbaarheid van de winkelgebieden is daarbij een belangrijke randvoorwaarden. Van een groot negatief effect kan slechts sprake zijn als de winkelgebieden in het geheel niet meer bereikbaar zouden zijn.
Conclusie	
Op basis van de maatschappelijke kosten baten analyse en de regionale economische effectenstudie kan de volgende conclusie worden getrokken: Op het toetsingscriterium "MKBA en economische effecten" heeft het alternatief Zoeken naar Balans de voorkeur.	In een objectieve weging van de beoordelingscriteria gaat het er niet om of een individueel beoordelingscriterium tot een absolute voorkeur leidt. Uit de rapporten MKBA en REES kan niet anders worden geconcludeerd dan dat beide alternatieven een positieve kosten-batenverhouding hebben, en dat ZnB daarin een iets betere financiële kosten/batenverhouding laat zien (althans op basis van de versies van de rapporten die nu voorliggen), en dat voor CA een iets betere kwalitatieve kosten/batenverhouding geldt. Gezien de relatief kleine verschillen en de grote onzekerheid in de effectbepaling in een MKBA kan dat alleen leiden tot het oordeel dat de alternatieven beperkt onderscheidend zijn.
5.6 Ruimtelijke kwaliteit	
De toets op ruimtelijke kwaliteit heeft plaatsgevonden aan de hand van de kwaliteitskaart die is opgenomen in de actualisering 2011 van de Provinciale Structuurvisie (PSV). Hiertoe zijn beide tracéalternatieven (Churchill Avenue en Zoeken naar Balans) getoetst aan de relevante legendaeenheden van de kwaliteitskaart met bijbehorende ambities. Vanuit het perspectief van de ruimtelijke kwaliteit heeft Churchill Avenue de voorkeur, omdat dit alternatief de minste schade geeft aan bestaande ruimtelijke kwaliteiten.	<p>De algemene doelstelling van het provinciale ruimtelijke beleid is om de ruimtelijke kwaliteit te verhogen.</p> <p>Het kiezen van een alternatief dat ernstige schade toe brengt aan de ruimtelijke kwaliteit in een gebied dat is aangewezen als Provinciaal Landschap en cultureel erfgoed van hoge waarde is daarmee volkomen in tegenspraak. Zeker als er in Churchill Avenue een alternatief is waarbij de ruimtelijke kwaliteit volledig kan worden behouden en wellicht zelfs verbeteren.</p> <p>De enig mogelijke conclusie van toetsing aan de structuurvisie kan zijn dat Zoeken naar volledig in strijd is met provinciale belangen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, zijnde</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Voorzien in een gezonde leefomgeving</li> <li>- Ontwikkelen en behouden van vitale en waardevolle landschappen</li> <li>- Behouden van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur</li> <li>- Verbeteren van belevingswaarde en verminderen verrommeling</li> <li>- Realiseren van de Ecologische Hoofdstructuur</li> <li>- Versterken recreatieve functie en groenstructuur</li> </ul> <p>Specifiek beleid ten aanzien van o.a. provinciaal</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
	<p>landschap, topgebieden en kroonjuwelen cultureel erfgoed, landgoederenzones, natuur en recreatie wordt niet in acht genomen. Zie ook bijlage 1.</p> <p>Dit onvermeld laten in de Nota Voorkeursalternatief is een grove onzorgvuldigheid.</p>
<p>Een belangrijke kanttekening is dat er op het tracé van Zoeken naar Balans fysiek genoeg ruimte beschikbaar is om een logische route te realiseren inclusief een goede inpassing. Deze ruimte maakt het mogelijk met gerichte maatregelen de negatieve gevolgen van Zoeken naar Balans voor de ruimtelijke kwaliteit te beperken. Aspecten daarbij zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Een functionele, duurzame en landschappelijk juiste vormgeving van de weg.</li> <li>- Aanleggen van recreatieve en ecologische verbindingen die de weg op logische wijze kruisen.</li> <li>- Zorgvuldig vormgeven van punten waar de weg landschappelijke structuren kruist.</li> <li>- De weg zo inpassen dat de gebruikswaarde van de omgeving zo veel mogelijk intact blijft en de visuele impact wordt beperkt.</li> </ul>	<p>Dit is een loze kanttekening, omdat uit het ontwerp, met name in de Papenwegsepolder en bij de doorsnijding van Voorschoten, op geen enkele manier blijkt dat rekening gehouden is met de kwaliteitseisen zoals die in de Provinciale Structuurvisie zijn opgenomen.</p>
<p>Op het toetsingscriterium “ruimtelijke kwaliteit” heeft het alternatief Churchill Avenue de voorkeur.</p>	<p>Dat onderschrijven wij, maar beter was om te constateren dat Zoeken naar Balans af moet vallen omdat deze variant in volstrekte tegenspraak is met het ruimtelijk beleid van de provincie en er een veel beter alternatief voorhanden is.</p>
<p>H6: Keuze voorkeursalternatief (p. 21-22)</p>	
<p>In het voorgaande zijn de tracéalternatieven Zoeken naar Balans en Churchill Avenue met elkaar vergeleken aan de hand van de zes toetsingscriteria. Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat beide alternatieven voldoen aan de hoofd- en subdoelstellingen van de RijnlandRoute. In onderstaande tabel is per toetsingscriterium het best scorende alternatief aangegeven:</p>	<p>GS kunnen niet beweren dat aan alle hoofd- en subdoelstellingen wordt voldaan en tegelijkertijd elders in de nota stellen dat CA onvoldoende robuust is en onaanvaardbare risico's heeft. Ook blijkt uit de toetsing niet onomstotelijk dat ZnB daadwerkelijk bijdraagt aan verbetering van de algemene leefbaarheid in Holland-Rijnland of langs de bestaande N206 in het bijzonder.</p>
<p>Geen van beide tracéalternatieven scoort het beste op alle onderdelen. Wel heeft Zoeken naar Balans bij de meeste toetsingscriteria de voorkeur. Overigens is het belangrijk om te beseffen dat er tussen sommige criteria overlap bestaat. 'Ruimtelijke kwaliteit' en 'Milieueffecten (MER)', waar Churchill Avenue op scoort, overlappen gedeeltelijk omdat ruimtelijke kwaliteit onderdeel uitmaakt van het MER. Iets dergelijks geldt voor twee punten waar Zoeken naar Balans op scoort: 'kosten' en 'MKBA en economische effecten'. Kosten maken immers ook deel uit van de MKBA. Er kan dus niet</p>	<p>GS maakt de beoordeling te simpel en daardoor onzorgvuldig. De verschillen tussen de tracés zijn op sommige criteria heel klein, en op andere juist heel groot. Die laatste zouden veel zwaarder moeten wegen. Daarnaast zijn sommige effecten positief (economische effecten van beide alternatieven) terwijl andere juist uitgesproken negatief zijn (ruimtelijke kwaliteit voor ZnB).</p> <p>Voor kosten en risico's is de grondslag voor de beoordeling discutabel (zie elders). Gesteld wordt dat ZnB minder duur is en minder risico's heeft dan CA, maar dit verschil is niet toetsbaar</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
<p>worden gesteld dat het vier toetsingscriteria voor Zoeken naar Balans tegen twee voor Churchill Avenue is.</p>	<p>wegens het achterhouden door GS van voor vergelijking van beide alternatieven noodzakelijke informatie (kostenramingen) Ook voor de MKBA geldt dat het verschil tussen de alternatieven relatief klein is, vooral als het totaal aan effecten wordt meegewogen en niet alleen het financiële deel. In de eindbeoordeling zou het zwaarst moeten wegen dat beide alternatieven een significant positieve baten/kostenverhouding hebben. Daar waar accentverschillen tussen de tracé bestaan zijn die met name terug te voeren op andere beoordelingscriteria (voor ZnB: kosten en risico's, voor CA: milieu en ruimtelijke kwaliteit)</p> <p>Op leefbaarheid en milieueffecten en ruimtelijke kwaliteit scoort ZnB onderscheidend slechter dan CA, en ook in absolute zin slechter ten opzichte van de referentiesituatie.</p>
<p>Gedeputeerde Staten streven naar een oplossing voor de bereikbaarheidsproblemen in Holland Rijnland. Een oplossing die langere tijd voldoet. Zoeken naar Balans zorgt, in tegenstelling tot Churchill Avenue, in 2030 wel voor een goede verkeersafwikkeling. Het alternatief is daarmee toekomstvast, een punt waarop Zoeken naar Balans zich duidelijk onderscheidt van Churchill Avenue. Dit terwijl de investerings- en onderhoudskosten van Zoeken naar Balans aanzienlijk lager zijn. Churchill Avenue kent daarentegen een dekkingstekort van 229 miljoen, ook als het extra inpassingsbudget uit het hoofdlijnenakkoord 2011-2015 voor dit alternatief beschikbaar zou zijn</p> <p>De doorslaggevende argumenten voor Zoeken naar Balans op een rij:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Betere doorstroming en bereikbaarheid in de regio Holland Rijnland.</li> <li>2. Het tracéalternatief is toekomstvast in 2030.</li> <li>3. Zoeken naar Balans is te optimaliseren binnen het beschikbare budget.</li> <li>4. De maatschappelijke baten zijn bijna twee keer zo hoog als de kosten.</li> <li>5. Zoeken naar Balans is te realiseren binnen huidige wetgeving. Het alternatief is vergunbaar, wat het risico op tijdverlies minimaliseert</li> <li>6. Dankzij Zoeken naar Balans komen er rond Leiden twee aansluitingen op het hoofdwegennet bij. Dit zorgt ervoor dat het oost-westverkeer beter over de knooppunten langs de A4 en A44 wordt verdeeld.</li> </ol>	<p>Alle genoemde doorslaggevende argumenten zijn discutabel en weerlegd met argumenten door o.a. TCA. Er zijn ook argumenten waarom niet voor ZnB gekozen zou moeten worden, namelijk de zeer beperkte effecten op verbetering leefbaarheid en de grote verslechtering van de ruimtelijke kwaliteit, natuur en landschap</p> <p>Daarmee kan de stelligheid waarmee de conclusie wordt geformuleerd niet worden onderbouwd en kan op basis van deze notitie nog niet gekozen worden voor een voorkeursalternatief. De argumenten moeten kwalitatief veel beter onderbouwd worden om steekhoudend te zijn.</p> <p>Beide alternatieven zorgen voor een uitstekende doorstroming en bereikbaarheid, zijn toekomstvast, robuust en kunnen na optimalisatie gedekt worden door het beschikbare budget. Maatschappelijke baten zijn voor beide alternatieven in totaal positief, met accentverschillen. Beide alternatieven kunnen voldoen aan tunnelwetgeving, etc.</p> <p>Zie ook de alternatieve nota voorkeursalternatief die door de PvdA is ingebracht bij de behandeling in PS van 27 juni 2012. Daaruit blijkt dat op basis van dezelfde feiten een andere keuze kan worden gemaakt. Een keuze die niet alleen past in het provinciale beleid ten aanzien van economie en bereikbaarheid, maar tevens in het provinciale ruimtelijke ordeningsbeleid.</p>
<p>Ligging in de Oostvlietpolder (p. 22)</p>	

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
<p>In het tweede fase MER zijn twee tracés uitgewerkt voor de ligging van de RijnlandRoute in de Oostvlietpolder: een zuidelijke (oorspronkelijk onderdeel van N11-west) en een noordelijke ligging (onderdeel van Zoeken naar Balans). Voor beide tracés geldt dat de RijnlandRoute in de vorm van een tunnel onder de Voorschoterweg en het Rijn-Schiekanaal doorgaat. De zuidelijke ligging in de Oostvlietpolder heeft de voorkeur van Gedeputeerde Staten, omdat deze variant minder negatieve gevolgen heeft op het landschap (doorsnijding) en de cultuurhistorie (zichtlijnen Berbice en het in stand houden van de rijksmonumenten). Zoeken naar Balans heeft hierbij geen aansluiting op de Voorschoterweg, wat bij N11-west wel het geval is, maar een bypass door de Oostvlietpolder. De komende maanden zal in overleg met de gemeente Leiden onderzocht worden in hoeverre er binnen het beschikbare budget een optimale oplossing voor de ontsluiting van de oostkant van Leiden gevonden kan worden. Het voorkeursalternatief van de provincie is Zoeken naar Balans met een zuidelijke ligging in de Oostvlietpolder zonder aansluiting op de Voorschoterweg.</p>	<p>Vanuit het oogpunt van landschap, cultuurhistorie, natuur en recreatie heeft het de voorkeur om doorsnijding van het zuidelijke deel van de Oostvlietpolder in het geheel achterwege te laten (ergo: geen alternatief ten zuiden van Leiden). De verschillen tussen de 'noordelijke' en de 'zuidelijke ligging' zijn relatief beperkt ten opzichte van het verschil met de autonome situatie.</p> <p>Ten aanzien van het onderzoek dat wordt gevoerd naar de optimale oplossing voor de ontsluiting van de oostkant van Leiden blijkt dat hiervoor een ontsluiting in het verlengde van de N11-Oost wordt overwogen. Wij wijzen erop dat deze wijze van ontsluiten tot nu toe in geen enkel onderzoek aan de orde is gekomen, en dat de provincie deze nieuwe variant nog vóór de tracékeuze had moeten onderzoeken.</p>
<p>H7 Uitvoeringsvariant voorkeursalternatief (p. 23-25)</p>	
<p>Gedeputeerde Staten hebben hun keuze voor Zoeken naar Balans gemaakt. In het MER zijn twee goedkopere varianten van Zoeken naar Balans onderzocht: Zoeken naar Balans A en Zoeken naar Balans F. Binnen het beschikbare budget van 931 miljoen, dus inclusief de 100 miljoen uit het Hoofdlijnenakkoord 2011-2015, hebben Gedeputeerde Staten gezocht naar de optimale uitvoering van Zoeken naar Balans. Dit wordt de zogeheten uitvoeringsvariant: Zoeken naar Balans Optimaal. Zie 4.1 voor de tracébeschrijving van Zoeken naar Balans A en Zoeken naar Balans F.</p>	<p>GS laat hier zien dat alle varianten binnen een alternatief meewegen bij de totstandkoming van de uitvoeringsvariant, die uiteindelijk een best mogelijke mengvorm van de onderzochte varianten is. De provincie heeft hierbij wel verschillende varianten van Zoeken naar Balans met elkaar vergeleken (en waar nodig aangevuld met nog niet in het MER onderzochte elementen). Voor CA is precies de variant meegewogen zoals die in het MER is opgenomen.</p> <p>Eerder stelden wij vast dat er feitelijk maar twee hoofdgroepen varianten zijn: die met een nieuwe doorsnijding (ZnB, ZnB F, N11-W2 en 4.) en die zonder nieuwe doorsnijding (ZnB-A, CA, CA-G, een van de andere niet verder onderzochte CA-faseringsvarianten, en de onterecht niet verder onderzochte nulplus 3). In beide groepen zijn varianten aanwezig die a. voldoende probleemoplossend vermogen hebben en b. betaalbaar en maakbaar zijn. Daarmee zijn beide groepen reële alternatieven.</p> <p>Bij de keuze van het voorkeursalternatief hoort het in eerste instantie te gaan om een basale keuze voor de ligging van het tracé, hier dus tussen wel of niet een nieuwe doorsnijding. De</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
	milieueffecten bij een nieuwe doorsnijding zijn aanzienlijk negatiever dan zonder nieuwe doorsnijding. Bovendien geeft het provinciale ruimtelijke beleid aan dat een nieuwe doorsnijding onwenselijk is. Ons inziens is dan de enig mogelijke optie om een 'optimale' variant te vinden binnen de variantengroep zonder nieuwe doorsnijding.
<b>7.1 Zoeken naar Balans A</b>	
<p>Zoeken naar Balans A valt af vanwege de verwachte grote verkeersoverlast op de Plesmanlaan-Churchillaan-Doctor Lelylaan tijdens de spitsuren. Het oplossen van de grote knelpunten aan de randen van Leiden (zoals aanpassen van Knoop Leiden West en de aanleg van bypass Oostvlietpolder) zorgt voor een toestroom aan verkeer waar het Leidse wegennet - dat niet wordt aangepast - niet op is berekend. Daarnaast heeft de hoeveelheid verkeer een negatieve impact op de leefbaarheid van Leiden.</p>	<p>De zinsnede "zorgt voor een toestroom aan verkeer waar het Leidse wegennet - dat niet wordt aangepast - niet op is berekend. Daarnaast heeft de hoeveelheid verkeer een negatieve impact op de leefbaarheid van Leiden." roept (wederom) de vraag wat de resultaten van deze variant zouden zijn als het Leidse wegennet wel werd aangepast ten behoeve van doorstroming en leefbaarheid of anderszins werd aangevuld met elementen uit andere onderzochte varianten. Geenszins is aangetoond dat een dergelijke variant 'ZnB A-plus' onvoldoende probleemoplossend is.</p>
<b>7.2 Zoeken naar Balans F</b>	
<p>Zoeken naar Balans F is een versoberde variant van Zoeken naar Balans. Het belangrijkste verschil met het volledige tracé is het zuidelijke tracé tussen de A4 en de A44: dat blijft in eerste instantie een tweebaansweg (2x1). Alle tunnels en verdiepte gedeeltes (zogenoemde kunstwerken) worden wel voorbereid op een 2x2-weg. Gaan bij de volledige Zoeken naar Balans de aansluitingen op de A4 en de A44 onder deze rijkswegen door, bij Zoeken naar Balans F gaan ze er overheen om kosten te besparen. De nieuwbouwwijk Valkenburg wordt met één ongelijkvloerse aansluiting in plaats van twee ontsloten op de N206. Zoeken naar Balans F betekent een grote stap op weg naar een volledige RijnlandRoute. In grote lijnen zijn de verkeers- en milieueffecten van variant F gelijk aan die van Zoeken naar Balans. De investeringskosten voor Zoeken naar Balans F bedragen 811 miljoen. Dit is inclusief de verplichte reservering t.b.v. weerstandsvermogen en excl. BTW.</p>	<p>ZnB-optimaal heeft de sobere ZnB-F als basis en voegt daar elementen uit andere varianten aan toe. Eenzelfde benadering had voor CA gekund: met een soberder variant als basis (bijvoorbeeld CA-G, of een van de andere mogelijke faseringen) kan het verschil tussen kosten en beschikbaar budget worden benut om de variant aan te vullen tot een CA-optimaal.</p>
<b>7.3 Zoeken naar Balans Optimaal</b>	
<p>In het Hoofdlijnenakkoord 2011-2015 hebben Provinciale Staten 100 miljoen extra toegezegd voor extra inpassingsmaatregelen binnen Zoeken naar Balans. Uitgaande van Zoeken naar Balans F maakt deze extra bijdrage het mogelijk een RijnlandRoute aan te leggen die een optimale inpassing kent: Zoeken naar Balans Optimaal (de zogenoemde uitvoeringsvariant). Deze oplossing blijft binnen het beschikbare budget van 931 miljoen. In</p>	<p>De term 'optimale inpassing' suggereert dat met deze inpassing er volledig wordt voldaan aan de kwaliteitseisen voor inpassing van een nieuwe wegverbinding in provinciaal landschap is voldaan. Dat is geenszins het geval. Ook is het zo dat bij het kiezen van het voorkeurstracé, ook een meerderheid van PS door middel van moties tot een betere inpassing oproept. Het extra budget is bij lange na niet voldoende om aan deze inpassingswensen te voldoen. Het is</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
<p>onderstaande tabel is aangegeven hoe de uitvoeringsvariant Zoeken naar Balans Optimaal, de RijnlandRoute, er uit zal komen te zien. Hierbij zijn ook de 100 miljoen voor extra inpassingsmaatregelen zichtbaar gemaakt.</p>	<p>buitengewoon onzorgvuldig om te suggereren dat zulks wel het geval is.</p> <p>Het uitsluitend beschikbaar stellen van de 100 miljoen extra voor een specifieke variant duidt op vooringenomenheid bij de tracékeuze. De provincie laat hier blijken dat de extra onderzoeken om het MER te completeren uitsluitend voor de vorm zijn geweest.</p>
<p>Hieronder staan de extra inpassingsmaatregelen voor Zoeken naar Balans Optimaal, ten opzichte van Zoeken naar Balans F, nader toegelicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het ongelijkvloers maken van de aansluiting op de N441 in combinatie met een tweede aansluiting Valkenburg. Deze aansluiting ligt ter hoogte van de Kleine Watering. De N441 vanuit Wassenaar wordt via een parallelweg langs de N206 aangesloten op deze ongelijkvloerse aansluiting. De kosten voor deze maatregel bedragen ca. 10 miljoen</li> <li>- Knoop Maaldrift wordt uitgevoerd als een volledige aansluiting op A44, waarbij de aansluitingsbogen onder de A44 door lopen. De meerkosten voor deze uitvoering onder de A44 door bedragen ca. 22 miljoen ten opzichte van de aansluiting over de A44 heen. Voorwaarde voor het honoreren van deze inpassingsmaatregel is een financiële bijdrage van de gemeente Wassenaar (15% van de meerkosten).</li> <li>- Er wordt een 350 m langere tunnel ter hoogte van Voorschoten aangelegd. De totale tunnallengte ter hoogte van Voorschoten wordt daarmee ca. 950 m, wat de impact van de RijnlandRoute op Voorschoten verkleint. De kosten van deze verlenging bedragen ca. 21 miljoen. Voorwaarde voor het honoreren van deze aanvullende inpassingsmaatregel is een financiële bijdrage van de gemeente Voorschoten (15% van de meerkosten).</li> <li>- De inpassing van de RijnlandRoute in de Oostvlietpolder zal worden geoptimaliseerd. De strook van 80 meter die ligt tussen de weg en het recreatiegebied Vlietland zal bijvoorbeeld gebruikt kunnen worden voor het aanbrengen van wallen, bomen en recreatieve voorzieningen. De extra kosten voor deze inpassing bedragen ca. 5 miljoen.</li> <li>- Het resterende bedrag van 25 miljoen zal in een later stadium worden toegedeeld aan de inpassingsmaatregelen.</li> </ul>	<p>Bij deze extra inpassingsmaatregelen dienen de volgende kanttekeningen te plaatsen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de tweede aansluiting Valkenburg en de opwaardering van knoop Maaldrift tot een volledig knooppunt zijn geen inpassingsmaatregelen, maar functionele wijzigingen in het tracé.</li> <li>- De provincie dient – als initiatiefnemer – te zorgen voor een goede inpassing over de gehele lengte van het tracé. Daarbij dient prioriteit te worden gegeven aan het mitigeren van effecten daar waar deze het grootst zijn. Goede inpassing mag niet afhankelijk gemaakt worden van de medewerking c.q. bijdragen van grondgebiedgemeenten. Door extra bijdragen van de grondgebiedgemeenten te vragen blijkt dat het budget niet toereikend is om de voorgestelde ‘optimale’ inpassing te bereiken</li> <li>- Een betere inpassing ter hoogte van de Stevenshof/Papenwegsepolder/Veenwatering is niet voorzien. Deze is wel noodzakelijk als gevolg van het provinciaal beleid ten aanzien van de Papenwegsepolder die als kroonjuweel cultureel erfgoed/identiteitsdrager is aangemerkt in de Provinciale Structuurvisie. Het resterende bedrag van 25 miljoen lijkt hier onvoldoende om een volledig verdiepte ligging te realiseren.</li> </ul>