

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

3 september 2012

Zienswijze M.E.R. Rijnlandroute (1e fase M.E.R. en Hoofdrapport 2.0, mei 2012)

Geacht College,

1. In de trechtering van de te bestuderen varianten voor de M.E.R. Rijnlandroute zijn ten onrechte de Nul+ variant en het Spoortrace afgefallen.
- 1a. **De Nul+** variant is afgefallen omdat deze zogenaamd “niet robuust” zou zijn. Deze beoordeling was gebaseerd op verkeersmobiliteitstoenames die nog op modellen uit de jaren 1990 stamden en op verkeersmetingen uit 2005. Zie hiervoor de adviezen van de Leidse Milieuraad van 22 april 2012 en de aanvulling van 28 mei 2012. Zie ook het recente advies van het CPB inzake de verbreding van de A9 bij Amstelveen.

Uit een kentekenonderzoek op de N206 in februari 2007 (**Bijlage 1**), blijkt dat de doorgaande verkeersstroom op maandag t/m vrijdag van Katwijk naar de A4 maximaal 1.300 motorvoertuigen/dag bedroeg en vanaf de A4 – Europaweg naar Katwijk maximaal 1.000 motorvoertuigen/dag bedroeg. De rest van het verkeer op de N206 is afkomstig uit of gaat naar Leiden danwel Voorschoten, is dus lokaal verkeer en zal derhalve voor files op de N206 blijven zorgen.

In de M.E.R. komt het bovengenoemde kentekenonderzoek niet naar voren, terwijl het wel bekend was. Indien het wel was meegenomen, was de vergelijking tussen de varianten waarschijnlijk uitgevallen in het voordeel van de Nul+ variant.

Het gekozen tracé “Zoeken naar Balans optimaal” zal het verkeersprobleem op de N206 niet oplossen. Sterker, dit tracé zal voor nieuwe verkeersknelpunten zorgen, daar tegen alle verkeerstechnische logica in west-oost (v.v.) verkeer tweemaal laat mengen met noord-zuid (v.v.) verkeer, respectievelijk op de A44 bij het verkeersknooppunt Maaldrift en op de A4 bij het verkeersknooppunt Europaweg.

Conclusie is dat de provincie ZuidHolland de oplossing van het echte probleem: de knelpunten op de N206: het Lammenschansplein/brug en de aansluiting van de Dr.Lelylaan op de Haagweg/Plesmanlaan, nooit serieus heeft onderzocht. Die oplossing kostte maximaal 100 miljoen en had de provincie uit eigen middelen kunnen realiseren.

Zoals aangegeven in mijn “Zienswijze **PZH-2008-1099370**” d.d. 2 februari 2009, heeft de gedeputeerde Van Dijk in de Statenvergadering van 11 juni 2008 gesteld dat hij het beschikbare geld (117 miljoen euro) niet aan de oplossing van de knelpunten wilde besteden, omdat er dan nooit meer een Rijnlandroute zou komen.

Dit valt naar mijn mening niet als behoorlijk bestuur aan te merken en is niet te accepteren als reden om de betreffende variant niet verder te onderzoeken. Dit standpunt van de provincie ZuidHolland veroorzaakt nu al vele jaren vele miljoenen aan economische schade door vertraging op het N206-tracé.

- 1b. **Het Spoortrace** is afgefallen volgens het rapport MER 1e fase blz 179-180, met als reden:

Quote:

+++++

- Grootste bottleneck voor het project is dat gewerkt gaat worden onder het in gebruik zijnde spoor. Als de spoorbeheerder al toestemming geeft om te bouwen onder het spoor, dan zullen hieraan garanties moeten worden gegeven, die niet goed te geven zijn. Er zullen grote problemen ontstaan met de vergunningverlening. Ook moet rekening worden gehouden met omvangrijke aanvullende eisen, die vanuit tunnelveiligheid gesteld worden.

- Beoordeling:
Spoortracé: Vanwege grote risico's zal langdurige voorbereiding en vergunningtraject nodig zijn. Grootste knelpunt daarmee is dat het lang zal duren, voordat met feitelijke realisatie kan worden gestart, incl. het risico dat realisatie uiteindelijk geen doorgang vindt. Tijdens de aanleg zijn de gevolgen voor het stedelijke verkeer vooral voor de Plesmanlaan aanwezig.

=====

Unquote

Commentaar: Het Spoortracé loopt niet onder het spoor (behoudens bij de kruisingen) en blijft op voldoende afstand (6m uit de teen van het talud danwel 11m uit het midden van het buitenste spoor) zodat er geen toestemming van Prorail nodig is en er dus geen probleem ontstaat met vergunningverlening. Wat verschilt qua tunnelveiligheid het Spoortracé met de Westerscheldetunnel, de Hubertustunnel, de Roertunnel, de Sijtwendetunnel, of de Rotterdamsebaan in Den Haag?

- prijs (rapport MER 1^e fase blz. 191):
Tabel 10.2: Investeringskosten per variant.
Spoortracé € 1.040 miljoen

In 2008 is in opdracht van de provincie ZuidHolland een Quick-Scan uitgevoerd door Arcadis. Bij nader bestudering hiervan valt te concluderen dat het een technisch haalbare en zeer betaalbare variant was. Waarbij een aantal technische problemen zeer zwaar zijn aangezet.

Wat opvalt is dat in deze Quick-Scan de merkwaardige randvoorwaarde gold dat er niet onder bebouwing zou mogen worden geboord. Bij de Hubertustunnel (2007) heeft de aannemer 100% garanties gegeven voor het boren onder bebouwing en bij de NoordZuidlijn wordt tijdens het boren voortdurend gemeten of de tolerantie niet wordt overschreden (op de millimeter), wat ook onder de Bijenkorf niet is gebeurd.

Er is in Nederland meer dan voldoende ervaring met boren onder bebouwing. Als belangrijke elementen worden onder meer genoemd voldoende grondanalyse (bijvoorbeeld Fugro), in kaart brengen van de aard en diepte van de funderingen van de gebouwen en een nulmeting van de bestaande bebouwing mochten er achteraf toch schadeclaims worden ingediend.

Bijlage 2 is een uitgebreide analyse door ir. R.J. de Heer van deze quick-scan van Arcadis. Deze analyse (“Zienswijze Nota Voorkeursalternatief RijnlandRoute”) wordt met zijn instemming in deze zienswijze ingebracht als zijnde integraal onderdeel van deze zienswijze.

De analyse volgt de methodiek door Arcadis gehanteerd. Met als vergelijkingsmateriaal de werkelijke totale investeringskosten van de Hubertustunnel, is een Raming van Kosten gemaakt voor het Spoortracé die als resultaat geeft dat de in 2008 aanwezige kennis en ervaring met geboorde tunnels tot een investeringsbedrag zou leiden van tussen € 300 en € 360 miljoen. Het is niet te begrijpen hoe de provincie ZuidHolland uitkomt op de € 1.040 miljoen die in het rapport 1e fase M.E.R. op blz. 191 als investeringsbedrag wordt gegeven.

Dit betekent dat in de M.E.R. legitieme varianten met veel minder milieuschade en realiseerbaar tegen veel lagere kosten op onterechte gronden niet zijn onderzocht. Waarmee naar onze mening de M.E.R. niet conform het bepaalde in het bestuursrecht is verricht en derhalve ongeldig is.

Wij verzoeken u dan ook met klem een nieuwe M.E.R. te laten maken met reële uitgangspunten en randvoorwaarden waarin deze varianten alsnog worden meegenomen.

2. Voorts wordt in deze zienswijze geacht te zijn ingepast en opgenomen de zienswijze van het “Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute” d.d. 03.09.2012 deze M.E.R. betreffende.

Constant A.W. Thunnissen

Ellen Thunnissen – Wesstra

Deze zienswijze wordt mede voor en namens de “Belangenvereniging van de Krimwijkbewoners” ingediend.