



Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute

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

Voorschoten, 2 september 2012

Betreft: Zienswijze MER RijnlandRoute 2^e fase 2.0

Geacht College van Gedeputeerde Staten,

Graag maak ik namens Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op de rapportage 2e Fase MER RijnlandRoute. Dit in aansluiting op de eerder ingediende zienswijzen op de 1^e Fase MER en de Startnotitie (http://huislale.nl/html/rijnlandroute/Zienswijze_MER_1e-2e_fase.doc en http://huislale.nl/html/rijnlandroute/Brief_GS-MER.pdf). Wij sluiten ons aan bij de zienswijze van het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute.

1. Procedure

Allereerst hebben wij twee punten van kritiek op de procedurele gang van zaken. In de samenvatting van het MER geeft u een e-mailadres waarnaar te reageren. In de berichtgeving over indienen zienswijze geeft u aan dat deze schriftelijk moet worden ingediend. Dit is slordig en kan belanghebbenden benadelen.

Ten tweede, deze zienswijze op het MER dienen wij in nadat Provinciale Staten een besluit over het voorkeurs tracé heeft genomen. Gelijktijdig ligt een inpassingsplan ter inzage. Het MER is een belangrijk document in de besluitvorming. Bijvoorbeeld de hele verkeerskundige uitwerking vindt plaats in het MER en ook de kostenraming is hierin opgenomen. Echter, de Commissie MER heeft nog geen oordeel geveld over het MER. Het is dus procedureel zeer slordig en wekt zelfs de indruk dat het MER slechts ter informatie is.

Wij zijn het dus niet eens met de volgorde waarin u werkt. Wij vragen om de uiterste zorgvuldigheid in dit proces. Eerst de onderzoeksrapporten vaststellen en daarna de besluitvorming doen. De provincie Zuid-Holland doet het andersom: eerst de besluitvorming en dan vaststellen of de onderzoeksrapporten deugen. Wij vragen u op uw besluit terug te komen en pas een besluit te nemen nadat u het MER heeft aangepast op basis van commentaar uit alle ingediende zienswijzen en van de Commissie MER.

2. Doelstelling

In de diverse MER-rapporten hanteert u andere doelstellingen. Wij citeren:

Milieueffectrapport RijnlandRoute (tweede fase), Hoofdrapport 2.0, mei 2012

Doelstelling van de RijnlandRoute is het significant verbeteren van de oost-westverbinding voor het autoverkeer, het verbeteren van de leefbaarheid in de regio Holland Rijnland (en aangrenzende gemeenten) en het mogelijk maken van ruimtelijk-economische ontwikkelingen in deze regio (Doelstellingen conform Startnotitie RijnlandRoute, december 2008)

2e fase MER RijnlandRoute, 6 april 2011

Doelstelling van de RijnlandRoute is een significante verbetering te bereiken op de oost-westverbinding voor het autoverkeer, het verbeteren van de leefbaarheid in de regio Holland Rijnland en het mogelijk maken van ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio.

Startnotitie RijnlandRoute, 11 december 2008

Samengevat is de doelstelling voor de m.e.r.-studie: Een alternatief vinden dat een significante verbetering oplevert van de oost-westverbinding voor het autoverkeer, het verbeteren van de leefbaarheid in de regio en het mogelijk maken van ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio. Deze doelstelling bestaat uit drie elementen:

- autobereikbaarheid;
- leefbaarheid;
- ruimtelijk-economische ontwikkelingen.

U sleutelt net een klein beetje aan de doelstellingen. Door aangrenzende gemeenten mee te nemen, lijkt het erop dat u de verbetering van de verkeerssituatie op de N14 en de N44, vooral bij Zoeken naar Balans (ZnB), ook wil laten meetellen. Wij vinden het niet eerlijk dat de provincie dit doet. De autoriteit provincie neemt burgers en belangenverenigingen niet serieus en schaaft hun belangen door verschillende doelstellingen te hanteren.

De subdoelen zijn wel steeds ongewijzigd overgenomen:

- “- De bereikbaarheid verbeteren van de Leidse regio en de Duin- en Bollenstreek
- De doorstroming tussen Leiden en de kust verbeteren
- Het sluipverkeer in de oost-west relaties verminderen
- Het verbeteren van de robuustheid van het verkeerssysteem
- De leefbaarheid op de bestaande oost-westverbinding (N206-Churchillaan) verbeteren
- Het ontsluiten van de locatie Valkenburg
- Het verbeteren van de bereikbaarheid en ruimtelijk-economische ontwikkelingsmogelijkheden, zoals Greenport, Bio Science Park en ESA/ESTEC”

In de subdoelen wordt niet gesproken over aangrenzende gemeenten van de regio Holland Rijnland. Het is ook niet gebruikelijk om Den Haag, Wassenaar en Leidschendam-Voorburg tot dezelfde regio te rekenen als die van Leiden. Kortom, als in de doelstelling van de RijnlandRoute staat ‘de regio’ wordt bedoeld op Holland Rijnland en horen daar niet de aangrenzende gemeenten bij. Anders zouden ook Zoetermeer, de Haarlemmermeer en De Ronde Venen onder deze definitie vallen.

Wij stellen voor hier Holland Rijnland (COROP-gebied Leiden en Bollenstreek) te hanteren als ‘regio’, aangezien dit als een regio is te beschouwen. Verder is het zo dat de RijnlandRoute onderdeel uitmaakt van de IBHR, Integrale Benadering Holland Rijnland. Tot slot betalen de gemeenten van Holland Rijnland mee aan het project, terwijl aangrenzende gemeenten dat niet doen. Wij vragen u hier het MER aan te passen, zowel qua doelstelling als qua toetsing van milieueffecten.

Tevens wijzen we erop dat in de subdoelstelling de oost-westverbinding is gedefinieerd als de N206-Churchillaan. Hieronder vallen dus niet de N14 en de Utrechtsebaan. Deze wegen behoren uiteraard wel tot het studiegebied, maar niet tot het gebied waarop het doelbereik wordt getoetst. U haalt toetsing aan doelbereik en studiegebied door elkaar.

Het gaat hier over het verbeteren van de leefbaarheid. Dat is bij uitstek waar het MER voor wordt gemaakt. Als niet duidelijk is waar je dat doel moet toetsen, dan is het heel makkelijk om naar een door de bestuurder gewenste oplossing toe te schrijven. En dat is wat de bestuurder gedaan heeft.

3. Nut en noodzaak/groeiscenario's

De provincie zegt dat nut en noodzaak voor de RijnlandRoute zijn onderkend. Vervolgens staat er:

“Het verkeersonderzoek dat in het kader van dit MER is uitgevoerd laat zien dat in de referentiesituatie (2020) het huidige infrastructurele netwerk op veel punten vastloopt. Consequenties hiervan zijn langere reistijden en een toename van sluipverkeer, milieuoverlast en verlies van ruimtelijk- economische vitaliteit van de regio.”

Wij wijzen erop dat voor de referentiesituatie een extreem en onrealistisch groeiscenario gebruikt is. Alle aannames hierin zijn buiten proportie. Nut en noodzaak moet je aantonen voor de bestaande situatie. Voor de toekomst is het gebruikelijk te werken met meerdere scenario's. De verwachting is dat dan de verkeersintensiteiten waarheid beduidend lager uit zullen komen dan het MER nu beschrijft. Verkeersintensiteiten beïnvloeden ook de milieueffecten.

De provincie hanteert te sterke groeicijfers voor het verkeer. Voor de A2 is hier recent onderzoek naar gedaan. De situatie qua verkeer die men volgens het gekozen groeiscenario in 2020 zou bereiken, wordt bij een realistisch scenario van werkelijk optredende groei pas in 2065 bereikt. Hier was geen rekening gehouden met de afzwakking van de verkeersgroei. In de bijlagen bij deze zienswijze vindt u hier meer over. Bijlage 1 gaat dieper op de scenario's in. Bijlage 2 gaat in op een onderzoek van HaskoningDHV. Bijlagen 3, 4 en 5 zijn afkomstig van de Leidse Milieuraad en De Provinciale Adviescommissie Leefomgeving (PAL).

Wij zijn het dus niet eens met uw verkeersprognoses. Wij vragen u om de verkeersberekeningen over te doen met een realistisch groeiscenario.

4. Afwenteling zichtbaar maken/toetsing per wegvak

Wij hebben - via brieven - uitgebreid met u gediscussieerd over het zichtbaar maken van afwenteling en voor welk gebied u de toetsing moet doen. U hebt weinig tot niets gedaan met deze suggesties en u heeft hier ook geen afdoende redenen voor gegeven. Wij vinden dat het MER ernstig tekort komt wat betreft het toetsen van milieueffecten.

Om te beginnen willen we nog even onze zienswijze op 1^e fase MER herhalen.

" Lokale en afgewentelde effecten zichtbaar maken

Wij sluiten ons aan bij de zienswijze van de gemeente Voorschoten over het zichtbaar maken van lokale effecten. Wij voegen hieraan toe dat een MER directe en indirecte effecten moet laten zien. Nu vindt er saldering van effecten plaats, zoals Voorschoten schrijft. Dit noemen wij een afwenteling van nadelige effecten. Zo scoort het N11-west alternatief positief voor externe veiligheid. Dit is vreemd omdat er vrachtwagens met gevaarlijke stoffen door Voorschoten zullen gaan rijden, terwijl ze dat nu nog niet doen. Dit kan dus niet positief scoren. De verklaring voor de positieve score was dat elders in het gebied minder vrachtwagens met gevaarlijke stoffen gaan rijden, volgens het model, en per saldo leverde dat voor het hele onderzoeksgebied een positieve score.

In dit verband wijzen wij erop dat het niet meenemen van de lokale effecten in strijd is met het eigen beleid van de Provincie. Immers in het milieubeleidsplan van de Provincie Zuid Holland is geformuleerd dat de negatieve effecten van mobiliteit en transport op de lokale leefomgeving moeten worden beperkt. Om hier inzicht in te krijgen is het nodig om de lokale effecten in beeld te brengen.

Wij vinden dat in de tweede fase MER de effecten langs het tracé en die elders in het onderzochte gebied gescheiden moeten worden weergegeven. Dit zou u directe en indirecte effecten kunnen noemen, de directe direct naast het tracé en de indirecte een gevolg van de directe effecten maar dan elders.

Directe en indirecte effecten spelen vooral bij de milieueffecten zoals veiligheid en zeker geluid en barrièrewerking en waarschijnlijk ook luchtverontreiniging.

Voor uw herinnering, in onze zienswijze op de startnotitie schreven wij hier zo over. `In de startnotitie wordt aangegeven dat eventuele bestaande hinderlijke effecten zich kunnen verplaatsen (pag. 28, eerste alinea). Wij zijn van mening dat er sprake moet zijn van een verbetering in zijn totaliteit en ten minste een standstill lokaal om verdringingseffecten tegen te gaan. We bedoelen hiermee dat het ontsluiten van Valkenburg en daarmee het mogelijk maken van een TOP-woonlocatie niet mag leiden tot aantasting van de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de bestaande bebouwde gebieden. Lokale negatieve effecten moeten zwaarder wegen in de keuze van een variant dan verbetering of compensatie elders. De ene plek mag niet beter worden ten koste van de andere.` "

In de richtlijnen voor de 2^e fase MER heeft de Commissie MER gesteld:

"Hoofdpunten voor het MER 2e fase

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het MER 2e fase. Dat wil zeggen dat het MER 2e fase, om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming te kunnen meewegen, in ieder geval de volgende informatie moet bevatten:

- een meer per wegvak uitgesplitste toetsing van de alternatieven aan de bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelen², alsmede inzicht in de toekomstvastheid (prognosejaar 2025 of 2030);
- een beschrijving van de benodigde maatregelen voor het oplossen van bereikbaarheids- en leefbaarheidsknelpunten;
- de invloed op de verkeersdoorstroming van de wijze van aansluiten op de A4 en A44, in samenhang met nabij liggende kruispunten;
- inzicht in de mogelijke fasering van de uitvoering; ga daarbij in op de mogelijke (tijdelijke) afwenteling van problemen bij nog niet gerealiseerde delen en eventuele oplossingen voor knelpunten ten gevolge van dit uitstel van realisatie van planonderdelen;
- een beschrijving van de effecten van de alternatieven die aansluit bij het detailniveau van het inpassingsplan. Indien significant negatieve gevolgen op Natura 2000-gebieden niet kunnen worden uitgesloten, dient een passende beoordeling in het MER te worden opgenomen.

2) waaronder ook langs de bestaande routes door het stedelijke gebied "

In een drietal brieven heeft Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute aandacht gevraagd voor deze punten. In onze brief van 8 november 2011 stond:

'In eerste instantie moet u in het MER dus de effecten per wegvak bepalen en presenteren. Daarna is de vraag welke aggregatie van effecten u doet om te presenteren in de samenvattende tabel van het hoofdrapport. Mijns inziens willen de besluitvormers, U en Provinciale Staten, in eerste instantie weten wat het directe effect in het plangebied is. Deze informatie hoort in een score in de overzichtstabel te komen. In de toelichting op de tabel kunt u dan nog ingaan op de indirecte effecten, in zoverre deze een ander beeld geven dan de directe effecten. Op deze manier geeft u een heldere presentatie voor een eerlijke vergelijking van de milieueffecten.'

In onze brief van 18 april 2012 stond:

"In uw antwoord van 17 februari gaat u niet in op het eerste deel. Wij verwachten dat in het MER een meer per wegvak uitgesplitste toetsing van bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelen is te vinden, waarmee het mogelijk is na te gaan welke effecten waar in het studie- of plangebied plaatsvinden. Daarmee is uw rapport transparant en zorgvuldig. "

Wij constateren dat er

- a. Geen toetsing per wegvak in het MER is te vinden. Hierbij bent u ook inconsequent omdat u in uw afweging wel ingaat op – goed te mitigeren – lokale effecten bij de tunnelmonden van de Churchill Avenue en niet op andere – minder goed te mitigeren – lokale effecten.
- b. De provincie toetst over het hele plangebied dat niet geheel Holland Rijnland omvat en wel een selectief deel van de aangrenzende gemeenten (Leidschendam-Voorburg en Wassenaar).
- c. De provincie niet ingaat op afwenteling van de milieueffecten.

Deze constatering beschouwen wij als een cruciaal punt waarom het MER niet voldoende informatie geeft om aan uw eigen doelstellingen te toetsen en dus ook voldoende informatie om een gefundeerd tracébesluit op te baseren.

Bedenk immers dat door de aanleg van Zoeken naar Balans de leefbaarheid langs het ZnB-tracé sterk verslechtert. Dit is in strijd met de tweede doelstelling: verbeteren van de leefbaarheid in regio Holland Rijnland (en aangrenzende gemeenten).

Wij vragen u daarom om het MER op deze punten aan te passen, dus wij vragen om bij de leefbaarheidseffecten een toetsing per wegvak op te nemen en om in de overzichtstabel de score op te nemen van de toetsing op het plangebied, dat is de afbakening van de bestaande of de nieuwe oost-westverbinding (zoals u zelf zei, waar civieltechnische ingrepen plaatsvinden).

5. Duurzame criteria/duurzaamheidsambities

In de richtlijnen voor het MER staat:

“Betrek daarbij de manier waarop kan worden bijgedragen aan de duurzaamheidsambities van de provincie, bijvoorbeeld ten aanzien van meervoudig ruimtegebruik.”

In het 2^e fase MER 2.0 staat inderdaad deze afweging aan de duurzaamheidsambities van de provincie. Het MER 2.0 gaat in de betreffende paragraaf echter niet in op meervoudig ruimtegebruik. De variant Churchill Avenue biedt de beste mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik. Wij vragen u daarom om het MER uit te breiden met een beschrijving van de bijdrage van de varianten ten aanzien van meervoudig ruimtegebruik.

6. Verkeersanalyse

Het blijkt dat een fout in de modellering van het wegennet is gemaakt. Dit komt tot uiting bij het dynamisch doorrekenen van de Churchill Avenue in 2030. Het Team Churchill Avenue heeft de provincie gewezen op deze fout. Op haar website legt Team Churchill Avenue dit uit, zie bijlage 6. Echter, de provincie heeft de fout niet hersteld. Wij zijn het om deze reden niet eens met de lagere score van de Churchill Avenue in vergelijking met Zoeken naar Balans voor toekomstvastheid. Uw oordeel is niet op goed onderzoek gebaseerd. Wij vragen het MER op dit punt aan te passen.

7. Geluid

Er is geen toetsing per wegvak. Eventuele afwenteling is niet inzichtelijk gemaakt door PZH. Toetsing aan doelstelling is niet mogelijk. Wij vragen dit in het MER aan te passen.

8. Luchtkwaliteit

Ten eerste, in het MER veronderstelt u dat luchtverontreiniging vanuit een verdiepte weg, zoals voor de Stevenshof, vertikaal opstijgt en horizontaal gradueel afneemt. Dit is niet correct. Het is bekend dat geluid en luchtverontreiniging verderop neerslaan. Wij vragen u om het model aan te passen aan wat er in werkelijkheid gebeurt.

Ten tweede, wij zijn het niet eens met de manier waarop u luchtverontreinigingen uit de tunnelin- en uitgangen voorspelt. Door Tunnel Safety Consultants is het memo “Churchill Avenue tunnel – tunnelportalen en luchtkwaliteit” opgesteld. Hierin schrijft de adviseur o.a.:

“De rekenmethodiek die wettelijk is voorgeschreven om luchtkwaliteit langs wegen te bepalen houdt slechts ten dele rekening met de werkelijke effecten die bij tunnelportalen optreden.”

En ook:

“Het is mogelijk om met de tunnelventilatie de luchtstroming in de tunnel zo te sturen dat deze vooral naar de hoofdportalen van de tunnel wordt geleid. De verkeersemisseries komen dan in een minder gevoelig gebied vrij.”

Het rapport van Tunnel Safety Consultants is hier te vinden:

http://churchillavenue.nl/downloads/TSC_Memo_tunnelportalen_en_luchtkwaliteit.pdf

Kortom, volgens schaalmodellen en met tunnelventilatie zal de luchtverontreiniging niet of nauwelijks de zijuitgangen uitkomen. Dat betekent dat de bebouwing vlakbij de zijuitgangen in werkelijkheid veel minder tot geen luchtverontreiniging zal krijgen dan in het MER wordt voorspeld. Mogelijk is zelfs dat het hele gebied rond de tunnel ‘groen’ zal scoren.

Beide punten zijn een ernstige wetenschappelijke tekortkoming van het MER. De eerstgenoemde tekortkoming bevoordeelt Zoeken naar Balans, terwijl de tweede de Churchill Avenue benadeelt. De toetsing voor luchtverontreiniging is volgens ons gebaseerd op verkeerde aannames en een MER onwaardig. Wij vragen u om eerst goed onderzoek te doen naar de luchtverontreiniging bij de diverse alternatieven om vervolgens het hoofdstuk Luchtverontreiniging geheel te herschrijven.

Kortom, wij zijn het niet eens met de score van de CA in het MER. Dit is een volstrekt verkeerde weergave van het echte effect van deze variant. Wij vragen het MER op dit punt aan te passen.

9. Externe veiligheid

Bij het onderwerp externe veiligheid heeft u, de provincie, enige vreemde capriolen uitgehaald. De Utrechtsebaan in Den Haag is hier ineens in beeld. Dat is vreemd. Ten eerste is Den Haag geen aangrenzende gemeente en hoort zeker niet in de regio thuis. Zie de opmerkingen eerder hierover. Verder staat deze weg niet in het gebied waar verkeersonderzoek is uitgevoerd (Fig. 4.1 op blz. 47 van het hoofdrapport). Wij zijn het dus niet eens met de stelling in het rapport dat in het studiegebied vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt (blz. 77). Het MER-onderzoek laat dit vervoer juist door het plangebied heengaan. Namelijk door zeer grove aannames over de verplaatsing van het gevaarlijk vervoer te doen. Deze aannames worden niet onderbouwd.

Vervolgens wordt de Monarch II erbij gehaald. Dat is een nieuw gebouw in Den Haag. Na aanleg van dit gebouw vlak tegen de Utrechtsebaan aan, zou er een forse overschrijding van het groepsrisico optreden. Ook dit is een vreemde redenering om dit probleem te betrekken bij het project RijnlandRoute. Het heeft op geen enkele manier een relatie met de doelstelling van de RijnlandRoute. Op <http://externeveiligheidhaaglanden.nl/routing-vervoer-van-gevaarlijke-stoffen> staat hierover:

“De gemeente Den Haag is voornemens een routing in stand te laten en via ontheffingen met venstertijden het vervoer van gevaarlijke stoffen in de avonduren mogelijk te maken. Hiermee kan het GR (groepsrisico) tot ruim onder de oriëntatiewaarde worden verlaagd.”

Dat betekent dat de tankwagens ´s avonds zullen rijden, als de medewerkers van de gebouwen het gebied langs de Utrechtsebaan hebben verlaten. Omdat er in dit gebied weinig mensen wonen is er ´s avonds geen probleem (geen normoverschrijding van het groepsrisico).

Het MER doet echter een vreemde conclusie. Ook als het vervoer over Zoeken naar Balans zou rijden, dan is er in de bebouwde kom van Voorschoten geen te hoog groepsrisico. Op basis hiervan zou de score neutraal moeten zijn. Men redeneert echter dat omdat de situatie in Den Haag beter wordt, de variant Zoeken naar Balans positief scoort. Dit is een vreemde capriool, want de externe veiligheid in Voorschoten en langs de Stevenshof verslechtert, en verbetert niet in het studiegebied, en toch

scoreert de variant positief. Op dit punt maakt de opdrachtgever volgens ons misbruik van het instrument MER.

Wij vinden dat alle varianten in het MER neutraal moeten scoren op externe veiligheid. Het is wel goed als in het rapport wordt vermeld dat een neveneffect van het aanleggen van sommige varianten kan zijn dat de externe veiligheid in Den Haag verbetert. De provincie moet bedenken dat het geeneens zeker is dat er straks toestemming komt om met gevaarlijke stoffen over N11-west of Zoeken naar Balans te rijden. Kortom, wij vragen het MER hierop aan te passen.

10. Kosten

Over de kostenraming maken we de volgende opmerkingen:

1. Team Churchill Avenue (TCA) betwist de kostenraming. Volgens TCA is het verschil 70 miljoen euro. Zie: http://mediabouwers.nl/ca/index.php?option=com_content&view=article&id=203:churchill-avenue-gua-kosten-binnen-bereik&catid=49:reactie-op-voorkeur&Itemid=89. TCA heeft deze opmerkingen aan u gegeven tijdens het maken van de kostenraming. U hebt hier echter niets mee gedaan. Wij vragen u om de kostenraming aan te passen in overleg met Team Churchill Avenue.
2. Het is niet na te gaan hoe de kostenraming tot stand is gekomen. Er is geen achtergrondrapport beschikbaar. Het vermoeden is dat er enorme opslagen in de kostenraming zijn opgenomen. Niemand kan dus in het openbaar controleren wie er gelijk heeft. Wij vragen u om de kostenraming openbaar te maken.
3. Wij wijzen erop dat Gedeputeerde Staten in de afweging Nota Voorkeursalternatief nog een extra risicopost aan de kostenraming toevoegt, namelijk het weerstandsvermogen. Wij vinden het niet zuiver dat PZH in haar afweging andere cijfers gebruikt dan uit het MER komen. Het bedrag voor weerstandsvermogen is voor de CA 77 miljoen euro hoger dan voor ZnB. Onder andere door deze methode wordt het verschil tussen ZnB en CA op dubieuze wijze opgevoerd van 110 mln. naar 229 mln. euro. Het is zeer aannemelijk om voor het gehele project één bedrag voor het weerstandsvermogen te reserveren. Vervolgens kunt u nagaan in hoeverre het betrouwbaarheidsinterval van de kostenraming onder het beschikbare bedrag blijft.
4. Het verschil wordt ook groter doordat in de Nota Voorkeursalternatief besparingen in Zoeken naar Balans worden doorgevoerd en niet bij Churchill Avenue. Dit is niet eerlijk. In het bovengenoemde artikel van TCA wordt uitgelegd dat bij de CA ook besparingen mogelijk zijn. Ook zijn er niet te verklaren verschillen tussen de cijfers in het MER en de Nota Voorkeursalternatief (NVA). Waarom is het bedrag in NVA 857 mln. euro en in MER 787 mln.
5. Het MER gaat niet in op onzekerheidsmarges in de kostenraming. In de gebruikte methode SSK zit een marge van 15-20%. Zie onze briefwisseling hierover. Wij vragen u om de paragraaf Kosten uit te breiden met een vermelding van het onzekerheidsinterval zodat af te leiden is welke varianten significant van elkaar verschillen.

Meer informatie kunt u vinden in het rapport Risico's en onzekerheden, Special interest group GWW DACE, Werkgroep risico's en onzekerheden, mei 2007, www.costandvalue.org/download/?id=1887. De aanleiding voor het rapport is deze:

“Uit de ervaring blijkt dat de huidige gereedschappen, vanuit de standaard systematiek voor kostenramingen, nog niet zondermeer leiden tot uniformiteit in de presentatie van onzekerheden in ramingen.

Transparante besluitvorming op basis van onzekerheden wordt hiermee bemoeilijkt.”

Samengevat, wij zijn het niet eens met uw kostenraming en de manier waarop u deze toepast in de Nota Voorkeursalternatief. Wij vragen u om dit werk over te doen en te behandelen, met de aandachtspunten zoals hierboven beschreven.

Voor uw informatie. Op 13 juli 2012 heeft het Bewonersgroepenoverleg RLR aan GS met een beroep op de Wet openbaarheid van bestuur gevraagd de uitgangspunten voor de kostenramingen en ook de kostenramingen zelf openbaar te maken (dit naast nog enige andere verzoeken). GS hebben dat verzoek hebben afgewezen en daar heeft het Bewonersgroepenoverleg intussen formeel bezwaar tegen gemaakt.

11. Geen nulplusalternatief opgenomen en geen boortunnels

Een goede vergelijking tussen varianten is ook niet te maken doordat er geen nulplusalternatief is uitgewerkt en er ook geen tracé met een boortunnel is opgenomen. Het alternatief ZnB-A is eventueel te beschouwen als een nulplusalternatief. Anderzijds is er niet goed onderzocht of nog andere eenvoudige verbeteringen in het wegennet nuttig kunnen zijn. Je kunt denken aan maatregelen op de N14 en de N44 (kruisingen ongelijkvloers maken).

In het verleden zijn diverse geboorde alternatieven onderzocht. Deze heeft u allemaal af laten vallen voor het opstellen van het 2^e fase MER. Doordat geen boortunnels onderzocht zijn, is een potentieel meest milieuvriendelijke alternatief niet onderzocht. Hierdoor is besluitvorming niet goed mogelijk. Het argument van kosten is niet steekhoudend, aangezien de kosten voor geboorde tunnels meevallen en u deze schromelijk heeft overschat de afgelopen jaren (zie het recente rapport van Team Compromis RijnlandRoute).

Kortom, wij vragen om het MER-onderzoek uit te breiden met een degelijk nulplusalternatief en met minimaal één geboorde variant.

12. Robuustheid van het verkeerssysteem

De vierde subdoelstelling van de RijnlandRoute is: “Het verbeteren van de robuustheid van het verkeerssysteem”. Dit staat op pag. 17 bij de doelstellingen. Vervolgens gaat het gehele MER hier niet op in, tot pag. 124 waar staat: “De ruimtelijk-economische ontwikkelingen zijn dus gebaat bij een verbeterde bereikbaarheid, doorstroming en robuustheid van het verkeersnetwerk. Deze aspecten zijn beschreven in de voorgaande paragrafen.” Dat is dus niet correct, want de robuustheid is niet beschreven in het MER.

Dit is jammer, want er is een uitstekende methode beschikbaar om de robuustheid van een wegennet te bepalen. Deze is ontwikkeld door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. De methode is, ruwweg, een doorberekening van wat de kans op en het gevolg van incidenten op de wegen zijn, hoeveel verkeer er rijdt en wat de restcapaciteit van de weg is. Otto Swertz en Franc Straetemans hebben 29 februari 2012 een rapport gepubliceerd waarin ze op basis van het verkeersonderzoek uit de 2^e fase MER 1.0 de robuustheid van het wegennet hebben berekend. Dit is de conclusie van het rapport dat wij als bijlage onderdeel van deze zienswijze laten zijn:

“Uit deze quickscan blijkt dat de aanleg van de Rijnlandroute het regionale hoofdwegennet minder robuust maakt. Dit komt doordat deze nieuwe weg nieuw verkeer zal aantrekken, waardoor het aantal voertuigkilometers en de kans op incidenten toenemen. Ook blijkt dat de robuustheid van Zoeken naar Balans slechter is dan de Churchill Avenue. Dit resultaat is niet in lijn met de verwachting van het

ministerie. De verlieskosten van Zoeken naar Balans zijn 5,3 procent hoger dan die van de Churchill Avenue. Ten opzichte van de referentiesituatie zijn de verlieskosten van Zoeken naar Balans zelfs 13,5 procent hoger, terwijl de verlieskosten van Churchill Avenue 7,9 procent hoger liggen. Het aantal incidenten met Zoeken naar Balans is ook hoger dan het aantal incidenten met de Churchill Avenue. De oorzaak van deze grote verschillen zijn de weefzones op de A4 en A44 die Zoeken naar Balans wel heeft en de Churchill Avenue niet. Het effect van deze weefzones wordt in dit rapport nader toegelicht.”

U, de provincie, heeft in uw afweging in de Nota Voorkeursalternatief niets gedaan met dit onderzoek en ook niet met de methode. Dit is vreemd, aangezien het ministerie een groot deel van de kosten van de RijnlandRoute voor haar rekening neemt. De provincie noch het ministerie hebben een reactie gegeven aan Swertz en Straetemans, ondanks hun herhaalde verzoeken. Het is daarmee een systematisch gegeven geworden dat de provincie geen belangstelling toont voor onderzoek of advies van derden.

In de Nota Voorkeursalternatief (NVA) gaat u wel in op de robuustheid van het verkeerssysteem. Hierbij hanteert u verschillende definities die geen van allen kwantitatief zijn. Uw methoden zijn kwalitatief en daarmee altijd gevoelig voor subjectieve oordelen. In de NVA schrijft u:

“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.”

Dit is dus een andere conclusie dan van Swertz en Straetemans, zij constateerden immers dat het wegennet niet robuuster wordt door het aanleggen van de RijnlandRoute. Wij zijn het dus niet eens met uw conclusie.

U hebt Goudappel Coffeng de Calamiteitenstudie RijnlandRoute laten maken. Dit rapport kwam uit in april, maar is pas in juni, na onze vraag hierover, openbaar geworden. Van dit rapport geeft u in de NVA een gekleurde samenvatting. U suggereert dat bij een stremming op het Zoeken naar Balanstracé tussen de A4 en de A44 er minder verkeershinder optreedt dan bij een stremming in de tunnel van de Churchill Avenue. Dit blijkt niet uit de tabellen in het rapport.

In uw subjectieve afweging noemt u niet dat de CA ook een oost-westverbinding toevoegt, met zelfs een gedeelte met 2x3 rijstroken en dat ze zorgt voor betere ontvlechting van regionaal t.o.v. lokaal verkeer wat de doorstroming verbetert, terwijl bij ZnB nog steeds de oude N206 in gebruik blijft voor bovenlokaal verkeer met ongewenste vermenging van provinciaal en lokaal verkeer. Ten tweede beschikt de CA over mogelijkheden om de tunnel te verlaten. De bovengrondse weg is weliswaar luwer gemaakt, maar de richtingen waarin het verkeer kan wegstromen zijn veel talrijker dan bij ZnB.

Kortom, u stelt iets als doel (robuustheid) maar u onderzoekt het niet kwantitatief en geeft een gekleurd kwalitatief oordeel. Dit, terwijl er een kwantitatieve methode beschikbaar is. U laat in uw bestuurlijke afweging dus na om een (robuustheid)studie te doen met onderzoeksresultaten uit het MER. U onderbouwt uw keuze niet goed en blijft op dit gebied in gebreke. Wij vragen u om eerst een goede studie naar de robuustheid van het wegennet te doen en dan pas een besluit te nemen over een tracé.

13. Bijlagen en andere correspondentie

Achter deze brief vindt u een serie van zeven bijlagen. Deze dient u te beschouwen als een integraal onderdeel van deze zienswijze. Voor de correspondentie van Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute verwijs ik u naar de website www.ottoswertz.nl.

Met vriendelijke groet,

Ir. O.C. Swertz

Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute

Postadres

Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute
t.a.v. ir. O.C. Swertz
Van Slingelandtplantsoen 8
2253 WT Voorschoten

Overzicht bijlagen

Bijlage 1 Prognoses voor RLR geen verantwoorde basis voor besluitvorming

Bijlage 2 'Maximum op brede A2 kan zelfs naar 170', Trouw, 25-07-2012,
<http://www.trouw.nl/tr/nl/4500/Politiek/article/detail/3291245/2012/07/25/Maximum-op-brede-A2-kan-zelfs-naar-170.dhtml>

Bijlage 3 Voorlopig Advies inzake de Voorgenomen Aanleg van de Rijnlandroute, Leidse Milieuraad, 23 april 2012,
http://www.leidsemilieuraad.nl/adviezen/2012_Voorlopig_Advies_RLR_definitief_2012_04_22.pdf

Bijlage 4 Aanvullend advies inzake de voorgenomen aanleg van de Rijnlandroute, Leidse Milieuraad, 28 mei 2012,
http://www.leidsemilieuraad.nl/adviezen/2012_LMR_Voorlopig_Aanvullend_Advies_RLR_2012_05_28_2.pdf

Bijlage 5 PAL-advies Rijnlandroute: vraag een second opinion, PAL, 1 juni 2012, <http://www.zuid-holland.nl/contentpagina.htm?id=94475>

Bijlage 6 CA qua verkeersoplossend vermogen even goed als ZnB, Team Churchill Avenue, juni 2012,
http://mediabouwers.nl/ca/index.php?option=com_content&view=article&id=202:ca-qua-verkeersoplossend-vermogen-even-goed-als-znb&catid=49:reactie-op-voorkeur&Itemid=88

Bijlage 7 Robuustheid RijnlandRoute, Otto Swertz en Franc Straetemans, 29 februari 2012,
www.ottoswertz.nl of http://huislale.nl/html/rijnlandroute/Robuustheid_RLR_rapport.pdf