

Het College van Gedeputeerde Staten provincie Zuid-Holland
Afdeling Ruimte, Wonen en Bodem
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

Wassenaar, 1 september 2012
Onderwerp: Zienswijze RijnlandRoute

Geachte College,

SnelwegofGroenweg is een werkgroep van de Stichting Tijd voor Groen. De stichting stelt zich ten doel het groen, de natuur en het landschap in Wassenaar en de wijde regio te beschermen, te behouden, te verbeteren en te versterken. In dat kader verzet SnelwegofGroenweg zich tegen uw plannen voor de aanleg van de RijnlandRoute, in het bijzonder volgens het door de Provinciale Staten op 27 juni j.l. vastgestelde tracé, omdat realisering leidt tot een ernstige, onnodige en onomkeerbare aantasting en vernietiging van het groen aan de noord- en oostzijde van Wassenaar en verder in de regio.

In het navolgende treft u de zienswijze aan van Stichting Tijd voor Groen op het voorontwerp Inpassingsplan RijnlandRoute en het Milieueffectrapport RijnlandRoute.

1.

U hebt de RijnlandRoute-documenten midden in de zomer, 11 juli j.l., ter inzage gelegd en biedt tot 4 september a.s. de gelegenheid tot het indienen van zienswijzen. Wij maken daar om de volgende redenen ernstig bezwaar tegen: 1. de periode midden in de zomermaanden is uiterst ongelukkig omdat velen met vakantie zijn en bij gevolg ook instellingen met personele krapte kampen hetgeen het opstellen en indienen van een zienswijze onnodig bemoeilijkt en 2. PS met ruime meerderheid een boortunnel-motie hebben aangenomen waarin de statenleden u vragen onderzoek te doen naar een geboorde tunnel voor een deel van het tracé. Met het vrijwel direct na het tracébesluit documenten ter inzage leggen, wekt u de indruk het onderzoek weinig serieus te nemen – bovendien, indien een geboorde tunnel een reële optie is, zouden documenten aanpassing behoeven en opnieuw ter inzage gelegd moeten worden en 3. De uitkomsten van verscheidene andere onderzoeken, zoals het ecologisch veldonderzoek, nog niet bekend zijn.

Wij vragen dan ook opschorting, in elk geval een ruime verlenging van de periode waarin zienswijzen kunnen worden ingediend.

De verscheidene ter inzage gelegde documenten zijn niet duidelijk over de veronderstellingen en scenario's die ten grondslag liggen aan de toegepaste berekeningen, schattingen en veronderstellingen van het milieueffectrapport – afgezien nog van het feit dat het uiteindelijk gekozen tracé Zoeken naar Balans Optimaal er in het geheel niet aan de orde komt.

Het impliceert dat u op dit punt helderheid moet verschaffen – wij roepen u daartoe dan ook op.

2.

Het tracébesluit strijdt met het Landschapsontwikkelingsplan Duin Horst en Weide van de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Voorschoten en Wassenaar, mede met steun van het samenwerkingsverband Zuid-Vleugel ontwikkeld, en met uw provinciale Groenagenda van afgelopen voorjaar. Bovendien frustreert het tracé de aanleg van een ecoduct voor klein en groot wild ter hoogte van Maaldrift, nodig om een ecologische verbinding te realiseren tussen de duinen en het achterland (Groene Hart).

Het tracé rijdt uw Groenagenda in de wielen waarin u onder meer extra aandacht vraagt voor en inzet op de veenweidegebieden die uw wilt beschermen en versterken. Voorts kunnen in dit verband onder meer genoemd worden het Kroonjuweel Cultureel Erfgoed, de Ecologische Hoofdstructuur, EHS, het Belvédère-project en niet op de laatste plaats het vereiste van een zo goed mogelijke inpassing van de geplande snelweg.

3. Het is bijzonder en niet te begrijpen dat het gekozen tracé, Zoeken naar Balans Optimaal, niet in het milieueffectrapport voorkomt en, als gezegd, dat u in het geheel geen rekening houdt met de boortunnel-motie – het onderzoek naar een geboorde tunnel loopt nog en de uitkomsten daarvan zijn dan ook nog niet bekend. U wekt de indruk op voorhand geen fiducia te hebben een geboorde tunnel dan wel die optie niet serieus te willen nemen.

4. Ten onrechte zegt u dat de gemeenten positief zijn over het tracé, niets is minder waar. De grondgebiedgemeenten Leidschendam-Voorburg, Voorschoten, Wassenaar en Zoeterwoude hebben meer dan eens, zowel afzonderlijk als tezamen, hun ernstige bezwaren tegen het tracé kenbaar gemaakt en een sterke voorkeur uitgesproken voor het tracé Churchill Avenue. De gemeente Leiden is niet onverdeeld positief, zoals oppervlakkig beschouwd misschien lijkt – een omvangrijk deel van de Raad is tegen en de gehele Raad heeft nadrukkelijk gevraagd om een extra bedrag van € 350 miljoen voor de inpassing van de snelweg volgens uw tracé.

5. De bouw van nieuwe woningen¹ en het versterken van de economie zou vereisen dat u de infrastructuur moet verstevigen, in het bijzonder door een oostwestverbinding in de regio aan te leggen, van Katwijk, via de A44/N44 naar de A4 – de verkeersprognoses waar u zich op baseert zijn zo niet onjuist dan toch onnauwkeurig achterhaald.

In het bijzonder grote bedrijven, ik noem bijvoorbeeld KPN, hebben¹. op ruime schaal het thuiswerken doorgevoerd en maken bovendien ruimte voor hun personeel in de vorm van flexibele werktijden om buiten de spits te reizen. Deze trend zet zich verstrekt door, 2. het aantal zzp'ers en andere kleine ondernemingen die vanuit hun woonhuis werken is afgelopen jaren sterk toegenomen en groeit verder, 3. steeds meer bedrijven dringen het (vracht)verkeer terug, denk bijvoorbeeld aan Heineken dat hiervoor een haven bij Alphen a/d Rijn aanlegde. Deze ontwikkelingen dragen er belangrijk toe bij dat het autoverkeer sinds 2005 nog nauwelijks toeneemt of zelfs afneemt.

De steeds meer geavanceerde ict-ontwikkelingen en –toepassingen maken het mogelijk dat vanaf nagenoeg elke plaats gewerkt kan worden. Dit versterkt de huidige trend: een niet groeiend en op een aantal plaatsen afnemend autoverkeer, zeker in de spijstijden. Het is niet aannemelijk dat deze trend zal keren.

¹ De omvang van de te bouwen woningen op het voormalig vliegveld Valkenburg in de gemeente Katwijk is aanmerkelijk teruggeschoefd en hetzelfde geldt het bouwtempo – bovendien zijn enkele andere bouwprojecten in de gemeente Katwijk geheel of nagenoeg geheel stil komen te liggen. Kortom, de omvang van het een aantal jaren geleden voorziene autoverkeer is achterhaald en wordt mogelijk de komende vijftig jaar niet meer bereikt – zie ook voetnoot 2 over de verbrede A2. Deze opmerking geldt in versterkte mate voor de kantoorruimte – er worden nauwelijks nog kantoren gebouwd. Volgens de *Halffjaarcijfers Kantoren 2012* van NVM Business steeg het direct beschikbare aanbod met bijna 7% tot 7.620.000 m², een nieuw record. Zowel het aantal kantoorpanden als het aantal vierkante meters vrije kantoorruimten groeide fors, http://www.nvm.nl/business/marktinformatie/marktinformatie_kantoren/halffjaarcijfers%202012.aspx.

Ter illustratie mag ik bovendien verwijzen naar de onlangs verbrede A2 tussen Amsterdam en Utrecht die ruimte biedt aan 230.000 auto's per dag – een aantal dat in 2020 bereikt zou moeten zijn. Dit aantal zal echter pas in 2065 bereikt zijn². In dit verband verwijs ik ook naar een van uw verkeerstellingen van enkele jaren geleden die uitwees dat het verkeer op de ir. Tjalmaweg niet meer toeneemt – let wel dit was 1. enkele jaren vóór het uitbreken van de financieel-economische crisis en 2. vóór de snelle groei van het thuiswerken en het terugdringen van het (vracht)verkeer door grote bedrijven in ons land.

Nogmaals, sinds 2005 groeit het autoverkeer in Nederland niet meer, zoals onder meer het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid in zijn *Mobiliteitsbalans 2011* aangeeft. U komt overigens voor de provincie Zuid-Holland tot dezelfde vaststelling. De *PVVP-monitor 2011*, april 2012, zegt onder meer, citaat: “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 afleggen. Alle regio's van Zuid-Holland vertonen een soortgelijk beeld”. De bijlage 1 van de de Ontwerp Beleidsvisie Duurzaamheid en Milieu 2012- 2016, Provincie Zuid-Holland, GS, 10 juli 2012, meldt, citaat: “Na decennia van groei lijkt in Nederland en Zuid-Holland de trend van groeiende personenmobiliteit sinds 2005 gestopt”.

De verkeersprognoses die u geeft, in het bijzonder de hoge prognoses voor het autoverkeer, stroken niet langer met de realiteit en vereisen derhalve een fundamentele herziening. Dat niet alleen, de gevolgen van een eerder afnemend dan toenemend autoverkeer zijn breed en omvangrijk – het betekent bijvoorbeeld dat het forse effecten heeft op het geluidsniveau, de luchtkwaliteit, de gezondheid, de natuur en het landschap, de recreatie en ook het niveau van het (grond)water. Die effecten zijn nergens terug te vinden.

Kortom, het milieueffectrapport behoeft op verscheidene plekken een zeer wezenlijke herziening – een herziening die gebaseerd is op de werkelijke cijfers van dit moment. Wij vragen u die herzieningen dan ook met klem.

4.

Ter hoogte van Maaldrift voorziet het tracé een volledig knooppunt. Het knooppunt ligt daarmee in de EHS. Het aantasten van de EHS is niet toegestaan, tenzij 1. een groot maatschappelijk belang prevaleert boven het in tact laten van de EHS en 2. een reëel alternatief ontbreekt. Noch het een (ik verwijs in het bijzonder naar punt 5 over de verkeersintensiteit), noch het ander is het geval – het Burgerinitiatief Team Churchill Avenue biedt met het tracé Churchill Avenue niet alleen een uitstekend alternatief, het is ook een betaalbare mogelijkheid. In dit verband wijs ik erop dat een aantal zaken niet zijn opgenomen in de kosten van de aanleg volgens uw tracé – ik noem bijvoorbeeld de onteigening en sloop van ‘tien huizen’, inclusief de belendende autosloperij, nabij het Valkenburgse meer. Indien u gehoor geeft aan de Leidse inpassingsmotie die om € 350 miljoen extra vraagt dan overstijgen de kosten van Zoeken naar Balans Optimaal zelfs direct die van de Churchill Avenue ruimschoots.

² Na het gereedkomen daarvan moest de minister van Infrastructuur en milieu erkennen dat ‘het verkeersaanbod achterbleef’ – in plaats van zich te verontschuldigen, besloot de minister de borden die de maximumsnelheid van 120 km/uur aangeven te verwijderen (. . .), Trouw, 25 juli 2012. In 2009 kwam de minister met de betrokken gemeenten langs het traject *het wegaanpassingsbesluit* overeen dat de maximumsnelheid op 100 km/uur bepaalde – terecht protesteren de gemeenten. Ook het verkeersaanbod op de A9 ‘houdt zich niet aan de verwachtingen’: “Het aantal auto's dat op dit moment over een van de duurste nog te verbreden snelwegen van Nederland rijdt, de A9 bij de Gaasperdammerweg, blijft ver achter bij de verwachtingen.”, NRC Handelsbald, 13 augustus 2012.

Het knooppunt maakt bovendien het gewenste en voor de ecologische ontwikkeling vereiste ecoduct ter plekke, opdat het klein en groot wild de barrière van de A44/N44 kan nemen, feitelijk niet mogelijk. Via het ecoduct komt een ecologische verbinding tussen de duinen en het Groene Hart tot stand. Die verbinding is nodig om natuurgebieden te ‘ontsnipperen’ en aldus de natuur, fauna en flora, te versterken.

Het autoverkeer op het voorziene knooppunt, onder meer met zijn geluidshinder, uitstoot van CO₂, roetdeeltjes en fijnstof, tast op zijn wijze de kwaliteit van de natuur en het landschap ter plekke ernstig aan, alsmede de gezondheid van mens en dier in de nabijheid ervan – temeer daar de toch al smalle groenstrook ter plekke minimaliseert, niet alleen door de aanleg van het volledige knooppunt, maar ook en versterkt door de uitbreiding van het Valkenburgse meer in zuidelijke richting.

Hiermee verdwijnt belangrijk veenweidegebied – veenweidegebied dat u conform uw Groenagenda extra aandacht wilt geven en versterken. Bovendien zijn compenserende maatregelen voor deze onomkeerbare aantasting van het groen in uw plannen niet terug te vinden.

Al met al weegt het maatschappelijk belang van de weg, mede in aanmerking genomen dat er een uitstekend en betaalbaar alternatief bestaat in de Churchill Avenue, niet op tegen het verlies en de verdere versnippering van het groen en de natuurwaarden.

U noemt de aanleg van de volledige knoop ‘een extra inpassingsmaatregel’, te betalen uit de ongeveer € 100 miljoen extra bijdrage voor de inpassing van de voorziene snelweg. Wij maken ernstig bezwaar om dit ‘inpassing’ te noemen en vooral tegen deze vorm van ‘inpassen’. De extra gelden zijn juist bedoeld voor het *beter* inpassen van de weg, niet om de inpassing te verslechteren door een volledige in plaats van de oorspronkelijke halve knoop te realiseren.

Daar komt bij dat voor een effectieve verkeersafwikkeling een volledige knoop overbodig is – in de MER, fase 1, is een vrij beperkt aantal van 1.800 verkeersbewegingen per etmaal terug te vinden voor de aansluiting van de RijnlandRoute op de A44/N44 in zuidelijke richting.

Wij wijzen een volledige knoop af omdat de knoop 1. de natuur en het landschap onevenredig zwaar aantasten en het resterende deel onevenredig zwaar belasten (luchtvervuiling, verkeerslawaaï), 2. het ecoduct voor klein en groot wild feitelijk onmogelijk maakt en 3. de aansluiting in zuidelijke richting nauwelijks een meerwaarde biedt gezien het geringe verkeersaanbod.

In het licht van de natuur, het landschap en het milieu pleiten wij, als het niet anders is, met klem voor een halve knoop waar een maximumsnelheid van 80 km/uur geldt. Een 100 km- of zelfs 120 km-knoop vergt buitenproportioneel extra ruimte en tast dus ook buitenproportioneel de natuur en het landschap ter plekke aan – bovendien kan er geen sprake zijn van tijdwinst omdat de bogen van een 120 km-knoop beduidend langer moeten zijn dan van een 80 km-knoop.

Een 80 km-knoop biedt niet alleen de automobilist even rust, bevordert ook 1. de verkeersveiligheid, 2. tast de gezondheid van mens, inclusief die van de automobilist op de snelweg, dier en plant aanmerkelijk minder aan en 3. past in het rijksbeleid om de CO₂-uitstoot te verminderen en het energiegebruik terug te dringen³.

³ Het brandstofverbruik van voertuigen neemt exponentieel toe met de snelheid, omdat 1. het steeds meer energie kost om de luchtweerstand te overwinnen en 2. de motoren minder efficiënt werken

Het inpassingsplan beperkt zich strict tot de RijnlandRoute zelf en laat de directe omgeving ervan buiten beschouwing – niettemin heeft de snelweg een grote invloed op de omgeving, denk alleen al aan het verkeerslawaai en de luchtvervuiling die beide hun weerslag hebben op de omgeving, onder meer op de gezondheid van omwonenden⁴, in het bijzonder ouderen en kinderen.

5. Een beschrijving van de natuurwaarden in het gebied is negens terug te vinden –de natuurwaarden dienen echter nauwgezet beschreven te worden. We roepen u op om dit ter hand te nemen.

Ook zegt uw *Conclusie* dat de ecologie naar alle waarschijnlijkheid het realiseren van de snelweg niet verhindert. Maar een afweging op basis waarvan de conclusie is getrokken, ontbreekt ten ene malen. Wij trekken de genoemde waarschijnlijkheid ernstig in twijfel omdat de aanleg van de RijnlandRoute volgens het gekozen tracé in het geheel niet strookt met de Provinciale Structuurvisie die, het zij herhaald, ernstig strijdt met het provinciaal landschap Duin Horst en Weide, ter plekke ook de EHS frustreert en niet op de laatste plaats de unieke en waardevolle weidevogelgebieden teniet doet die broed- en fourageerruimte bieden aan verscheidene soorten weidevogels waarvan er een aantal op de Rode Lijst voorkomen – voor nadere details verwijs ik naar de zienswijze van mr. F.H.J. von der Assen, Bijlage 2, die integraal deel uitmaakt van onderhavige zienswijze.

Daarnaast is ten onrechte niet de minste poging ondernomen om de natuurwaarden in geld uit te drukken. Dit maakt het moeilijk, zo niet onmogelijk, om evenwichtige en correcte afwegingen te maken.

In het verleden zijn reeds, aanvankelijk op internationaal niveau, aanzetten gedaan om natuurwaarden in geld uit te drukken – hiervoor zijn inmiddels ook in ons land meer gedetailleerde methoden ontwikkeld. Wij verwijzen daartoe in het bijzonder naar verscheidene wetenschappelijke onderzoeken van Alterra, Wageningen, gedaan in opdracht van de Rijksoverheid, zoals reeds in onze inspraakreactie van 1 juni 2012 is aangegeven, zie Bijlage 1 – de inspraakreactie maakt integraal deel uit van de zienswijze. Onlangs nog heeft ook KPMG onderzoek gedaan in opdracht van het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie – in het onderzoek komt KPMG tot de navolgende conclusie, citaat: “Tien procent meer groen in de Nederlandse woonomgeving kan een besparing van 400 miljoen euro opleveren⁵.”

Wij doen een beroep op u om alsnog de groen- en natuurwaarden in geld uit te drukken en mede op basis daarvan gedegen en evenwichtige afwegingen te maken.

Hoogachtend

Drs. A.T.S. Claassen
Voorzitter Stichting Tijd voor Groen

naarmate zij hun maximale vermogen naderen. Het leidt tot onnodig extra gebruik van fossiele energie en veroorzaakt onevenredig veel roet- en fijnstof en onevenredig veel lawaai.

⁴ De gezondheidsrisico's, in het bijzonder voor de omwonenden zijn ernstig, zeker voor omwonenden die nu reeds aan COPD-ziekten of aanverwante aandoeningen lijden – niet voor niets hebben een aantal omwonenden het Astma Fonds benaderd en het fonds gevraagd om actie te ondernemen – zie de brief van het Astma Fonds aan PS, 9 juli 2012.

⁵ Stadsgroen levert miljoenen op, De Architect, 23 mei 2012.

Bijlagen

De Bijlagen maken integraal deel uit van de zienswijze.

1.

Inspreektekst RijnlandRoute, Antoon Claassen, voorzitter SnelwegofGroenweg, 1 juni 2012

Page | 6

Geachte voorzitter, Statenleden,

Dank voor de gelegenheid die u mij biedt om in te spreken. Mijn naam is Antoon Claassen. Ik ben voorzitter van SnelwegofGroenweg in Wassenaar.

Op onze manifestatie in 2007 kwamen onze burgers, inclusief het voltallige College van B&W en de Gemeenteraad, massaal op voor het behoud van onze open en groene polders. Daar is geen verandering in gekomen. Polders die GS nu op het spel zetten. “Plompverloren asfalt uitstorten over Nederland heeft geen zin meer. De struisvogel die over enkele jaren zijn hoofd weer uit het zand haalt, zal dan merken omringd te zijn door een walmende stinkende blikmassa.”

Vrz., het zijn niet mijn woorden en het citaat komt evenmin van een autohater. In 1989, vlak voor haar aftreden als minister van Verkeer en Waterstaat, vormden deze woorden mede het testament van Neelie Kroes.

Op 15 mei j.l. moest ik aan haar denken en vaststellen dat haar testament bij GS weinig weerklank heeft gevonden. Erger, dat GS niet alleen een nieuwe vierbaans snelweg willen, maar er bovendien voor kiezen om deze dwars door het groene en open poldergebied van Zoeterwoude, Voorschoten en Wassenaar te trekken – dwars door eeuwenoude authentieke polders. Op de kop van Noord-Holland na de enige plek in Nederland waar nog een ecologische verbinding tussen de duinen en het achterland bestaat, al moet onze verbinding nog versterkt worden door een ecoduct bij Maaldrift.

Het tracé Zoeken naar Balans Optimaal frustreert niet alleen de bouw van dat ecoduct, het maakt ook het poldergebied voorgoed kapot, dat toch al ernstig moet inboeten door de voorgenomen bebouwing op het voormalig vliegveld Valkenburg en de forse uitbreiding van het Valkenburgse meer, vlak bij het klaverblad Maaldrift. Voor zo'n RijnlandRoute hebben GS in tijden van crisis en bezuiniging bijna één miljard euro over. Neelie Kroes zal zich schamen voor deze uitbundige struisvogelpolitiek.

Vrz., de veenweiden waar GS het asfalt wil storten, hebben uw Staten zelf in de provinciale Structuurvisie beschermd – de veenweiden maken deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur, behoren tot het Kroonjuweel Cultureel Erfgoed, de historische landgoederen, en zijn deel van Duin Horst en Weide en van het provinciaal en metropolitaan landschap van de Zuidvleugel. Een bescherming die GS nog eens benadrukken in hun nieuwe Groenagenda – deze veelvoudige bescherming is kennelijk het papier niet waard waarop zij is vastgelegd.

Vrz., als u al een nieuwe snelweg wenst, dan ligt er in het tracé Churchill Avenue een uitstekend alternatief, voortgekomen uit de bevolking, dat bovendien kan rekenen op een behoorlijk draagvlak.

Draagvlak dat nu ten ene male ontbreekt. Vier van de zeven grondgebiedgemeenten zijn fel tegen het voorgelegde tracé, net zoals de 27 organisaties van het Bewonersgroepenoverleg, terwijl Holland Rijnland verdeeld is, ondanks de mooie woorden die tot nu gesproken zijn.

Zoeken naar Balans Optimaal suggereert dat er sprake is van een optimale ruimtelijke inpassing dankzij de € 100 miljoen extra. Niets is minder waar. GS betalen er immers eerst de verkeerskundige uitbreidingen mee: een volledig klaverblad bij Maaldrift en een ongelijkvloerse kruising van N441 en N206, de Wassenaarseweg en de ir.Tjalmaweg.

Bij dat al gaan GS nauwelijks in op de waarde van groen – ten onrechte. Te meer daar die waarde in baar geld is uit te drukken. Er zijn verscheidene aanzetten toe gedaan en onlangs kwam KPMG met zijn onderzoeksresultaten, gedaan in opdracht van het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie naar buiten: 10% meer groen in de Nederlandse woonomgeving bespaart alleen al € 400 miljoen op de zorgkosten, is de conclusie. Jaarlijks 84.000 minder patiënten bij de huisarts met € 65 miljoen kostenbesparing en 57.000 minder ziekmeldingen met € 328 miljoen besparing op arbeidskosten – minder ziekteverzuim, minder zorgkosten, minder obesitas.

Moeten wij dan in het dichtstbevolkte deel van de minst groene provincie kostbaar groen gaan vervangen door asfalt en autoverkeer . . .?

Terwijl het ministerie wil inzetten op groen om maatschappelijke problemen op te lossen, kiezen GS precies het tegenovergestelde.

Met Zoeken naar Balans Optimaal staan GS met de rug naar de toekomst. Ik hoop van harte dat uw blik op toekomstgericht is.

Hartelijk dank.

Bijlage. Stadsgroen levert miljoenen op, De Architect, 23 mei 2012



Investerings in groen leiden tot forse besparingen op de zorgkosten en het ziekteverzuim, zo blijkt uit berekeningen van KPMG. Tien procent meer groen in de Nederlandse woonomgeving kan een besparing van 400 miljoen euro opleveren.

Het is voor het eerst dat het effect van groen wordt gekwantificeerd. KPMG Sustainability deed in opdracht van het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie twee casestudies in de Amsterdamse wijk Bos en Lommer en berekende het economische effect van een groene omgeving voor heel Nederland. Daarbij is gekeken naar de invloed van groen op depressies en op het voorkomen van overgewicht bij jongeren.

Minder depressie

Volgens de berekeningen is 10% meer groen in Bos en Lommer goed voor 130 depressiepatiënten minder. Dit betekent een besparing van 800.000 euro op de kosten van zorg en ziekteverzuim. Ook spelen kinderen in woonomgevingen met voldoende groen 15% meer buiten. En jongens die meer buitenspelen, hebben een lagere kans om obesitas te krijgen.

Heel Nederland

Volgens KPMG zorgt tien procent meer groen in heel Nederland dat zich jaarlijks 84.000 patiënten minder bij de huisarts melden. Dat levert een besparing op van ruim 65 miljoen euro. Ook de invloed op de arbeidskosten is aanzienlijk. Meer groen in de woonomgeving kan ertoe leiden dat zich jaarlijks bijna 57.000 minder mensen ziek melden bij hun werkgever, wat leidt tot een jaarlijkse besparing op de arbeidskosten van 328 miljoen euro.

Terugverdientijd

Het aanleggen van 10% meer groen in Bos en Lommer zou naar verwachting uitkomen op een bedrag van ruim 13 miljoen euro. Het jaarlijks onderhoud van dit extra groen is berekend op ongeveer 1 miljoen euro.

Naar schatting ligt de verwachte terugverdientijd van de investeringen in groen in het hele land tussen de vijf en twaalf jaar bij aanleg en onderhoud van het groen tegen concurrerende prijzen op reeds verworven grond.

2. Zienswijze mr. F.H.J. von der Assen

Voorschoten, 1 september 2012

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

Betreft: zienswijzen MER en Voorontwerp Provinciaal Inpassingsplan Rijnlandroute

Geacht College,

Graag wil ik van de gelegenheid gebruik maken een zienswijze in te dienen m.b.t. het door u ter inzage gelegde Milieueffectrapport Rijnlandroute. Op het MER 1e fase heb ik reeds op 24 april 2010 een zienswijze ingediend, waarvan een kopie hierbij is gevoegd (bijlage 1). Ik verzoek u deze zienswijze als hierbij herhaald en ingelast te beschouwen. Tevens is bijgevoegd mijn zienswijze m.b.t. het Voorontwerp Inpassingsplan Rijnlandroute (VO PIP, bijlage 2).

Zoals uit het hiernavolgende moge blijken is naar mijn mening in MER 2 nog steeds sprake van zoveel onjuistheden, ongerijmdheden en omissies dat een goede beoordeling van de milieueffecten van de diverse varianten nauwelijks mogelijk is en er m.i. geen sprake kan zijn van een zorgvuldige besluitvorming op deze basis.

Alvorens op de inhoud van het MER 2 in te gaan wil ik echter een opmerking maken over het proces. Terwijl in 2010 met het Rijk was afgesproken dat u zorg zou dragen voor het benodigde draagvlak voor de Rijnlandroute in de regio en inmiddels vier gemeenten en vele duizenden burgers zich onder meer met demonstraties ondubbelzinnig hadden uitgesproken tegen de Zoeken naar Balans (ZnB) variant, heeft u op 15 mei jl. toch voor deze variant gekozen. U heeft vervolgens erop aangestuurd dat op 27 juni jl. door Provinciale Staten een besluit over het tracé is genomen, terwijl de inspraakprocedure m.b.t. MER 2 en VO PIP nog moest beginnen. De termijn van tervisielegging van deze documenten loopt van 11 juli t/m 4 september 2012, een periode waarin vele burgers met vakantie zijn. Voorts hebben Provinciale Staten op 27 juni een motie aangenomen (nr 345), waarin u wordt verzocht een onderzoek uit te voeren naar de mogelijkheden van een geboorde tunnelvariant. Het ziet er niet naar uit dat de resultaten van dit onderzoek voor het verstrijken van de inspraaktermijn bekend zullen zijn. Tenslotte loopt er momenteel nog een ecologisch veldonderzoek waarvan de resultaten van belang zijn voor een juiste beoordeling van het MER.

Dit alles doet de vraag rijzen in hoeverre u bezig bent met een serieuze exercitie en hoe u kunt verantwoorden dat u op dit moment ten koste van veel gemeenschapsgeld andermaal (na MKBA 2007, Aanvullende planMER voor 6e partiële herziening streekplan Zuid-Holland West 2008, Startnotitie MER Rijnlandroute 2009 en MER 1e fase 2010) een enorme inspanning vraagt van burgers en instanties om in een kort tijdsbestek een grote hoeveelheid documentatie te bestuderen en op een zinvolle wijze daarop te reageren. Het gaat in deze kwestie ook om de geloofwaardigheid en betrouwbaarheid van het provinciale bestuur. In meerdere opzichten staan deze zaken op de tocht. Ik heb daarover opmerkingen gemaakt in mijn inspraakreactie voor de Provinciale Statencommissie Verkeer en Milieu d.d. 1 juni 2012, naar de inhoud waarvan ik u gaarne verwijs (bijlage 3).

De inhoud van MER 2

Algemeen

In algemene zin valt het op dat in het MER 2 (zoals herzien na het tussentijds oordeel van de Commissie voor de m.e.r.) nog steeds wordt uitgegaan van een ongeloofwaardig groeiscenario voor de regio Holland-Rijnland. Daarbij worden, zoals door vele deskundigen inmiddels is aangetoond, uitgangspunten gehanteerd m.b.t. verkeersontwikkeling, woningbouw, kantoren en bedrijventerreinen, die, mede gelet op de huidige economische ontwikkelingen, niet of niet langer als realistisch zijn aan te merken. Voorts is in algemene zin onvoldoende rekening gehouden met demografische ontwikkelingen (afname bevolkingsgroei en toenemende vergrijzing), sociale ontwikkelingen zoals thuiswerken en alternatieve methoden ter bestrijding van files zoals belasting van het woon-werkverkeer, verbetering van het openbaar vervoer en stimulering van vrachtvervoer over water. Ook wordt reeds in de Inleiding van MER 2 blijk gegeven van vooringenomenheid t.a.v. de noodzaak van een nieuwe wegverbinding tussen Katwijk en de A4. Er wordt kennelijk uitgegaan van de huidige politieke voorkeur van provincie en Rijk voor een zodanige nieuwe wegverbinding en er wordt geen gewag gemaakt van de uiterst kritische rapportages van TNO, Bureau Witteveen en Bos en de Randstedelijke Rekenkamer t.a.v. nut en noodzaak daarvan. Ook het feit dat volgens het rapport Integrale Benadering Holland Rijnland het aanpakken van de twee bottlenecks in de huidige route (de Knoop Leiden-West/Tjalmaweg en het Lammenschansplein/Lammebrug/Europaweg) maatregelen zijn met “een hoog probleemoplossend vermogen” wordt niet vermeld.

Tenslotte is er sprake van aanzienlijke leemten in de kennis en informatie die van belang zijn voor een juiste beoordeling van de milieueffecten. In het rapport wordt ervan uitgegaan dat deze leemten een zorgvuldige besluitvorming niet in de weg staan. Daarbij kunnen grote vraagtekens worden gezet. Zo wordt er momenteel nog een ecologisch veldonderzoek verricht, onder meer naar de jaarrond beschermde verblijfplaatsen van vogels. Zoals ik in het hiernavolgende zal betogen, betreft het hier gegevens die cruciaal zijn voor de vraag of bij de aanwezigheid van reële alternatieven de aanleg van de 'Zoeken naar Balans' variant als rechtmatig is te beschouwen. In het vervolg zal ik mij beperken tot de aspecten natuur en landschap.

Natuur

De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar Advies voor de Richtlijnen MER 2e Fase van 22 juni 2010 en haar Tussentijds toetsingsadvies over het MER 2e Fase van 24 augustus 2011 m.b.t. het onderwerp natuur uw bijzondere aandacht gevraagd voor de noodzaak om in deze fase de natuurinformatie gedetailleerder (dan in MER 1) en zo kwantitatief als mogelijk te doen zijn. Voorts adviseerde de Commissie bij de beschrijving in het MER 2 de in de zienswijzen op MER 1 genoemde aandachtspunten te betrekken, waaronder de gevolgen voor de ecologische verbinding tussen Noordzeekust en Groene Hart.

Ofschoon het herziene Achtergrondrapport Natuur 2.0 d.d. 27 april 2012 aanzienlijk is uitgebreid ten opzichte van de eerdere door Tauw BV opgestelde versie d.d. 30 maart 2011 (279 pagina's tegen 157), valt het bij vergelijking op dat veel van de onjuistheden en omissies van de eerdere versie nog niet zijn gecorrigeerd. Een gedetailleerd overzicht van deze onjuistheden is weergegeven in het hierbij gevoegde document Opmerkingen bij Achtergrondrapport Natuur 2.0 (bijlage 4).

De zojuist gesignaleerde onvolkomenheden werken door in het Hoofdrapport. Zo wordt in hfdst. 6.1 onder 'Effectbeoordeling beschermde soorten' gesuggereerd dat negatieve effecten van de realisatie van de Rijnlandroute beperkt zouden zijn tot vleermuizen, Boerenzwaluw, Groene specht, Bittervoorn, Buizerd en Sperwer.

Het is volstrekt onduidelijk waarop deze willekeurige en bijna lachwekkende opsomming is gebaseerd, anders dan op een schromelijk gebrek aan gebiedskennis en/of elementair veldbiologisch inzicht. In de Beoordelingstabel beschermde soorten (tabel 6.1) wordt alleen gewag gemaakt van soorten opgenomen in de tabellen 2 en 3 van de Flora- en faunawet. (Trek)vogelsoorten, die onder deze wet zijn beschermd, maar niet in de tabellen zijn opgenomen, worden niet genoemd. De 'Relevante toetsingscriteria' in deze tabel zijn dus hoogst onvolledig. Overigens is het uiterst ongeloofwaardig dat voor alle varianten tot eenzelfde beoordeling van de effecten wordt gekomen. Het behoeft nauwelijks betoog dat een ondergrondse variant als de Churchill Avenue veel minder effecten heeft op bijv. broedbiotopen van beschermde vogels dan een variant die de polders doorsnijdt. Hier wreekt zich ook het gebrek aan kwantitatieve gegevens in het MER, waardoor het niet mogelijk is de omvang van de schade voor de diverse dier- en plantesoorten goed in te schatten en af te wegen.

Onder 'Mitigerende maatregelen' wordt gesteld: "De negatieve effecten kunnen vrijwel volledig worden gemitigeerd. Het 'netto'effect van alle varianten is daarmee neutraal". Het is geheel onduidelijk waarop deze stelling is gebaseerd. Het is in feite klinkklare onzin. Het teniet doen van negatieve effecten op broedplaatsen van weidevogels bijvoorbeeld moet als volstrekt illusoir worden aangemerkt. Overigens wordt in deze paragraaf slechts over dieren gesproken, planten blijven ten onrechte buiten beschouwing.

Ten overvloede kan worden gewezen op de eindconclusie van de Natuurtoets van het Bureau Mertens (pag 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".

Onder 'Effectbeoordeling ecologische hoofdstructuur (EHS)' wordt terecht geconcludeerd dat de EHS in het plangebied zeer negatief wordt beïnvloed door de varianten ZnB, ZnB F, N11-W2 en N11-W4. In de uitleg wordt echter slechts de verstoring van geluidsgevoelige soorten op landgoed Berbice genoemd. De EVZ (ecologische verbindingzone) Maaldrift en de aangrenzende polders worden ten onrechte aldaar niet vermeld. Wel wordt Maaldrift vermeld onder het kopje 'Mitigerende maatregelen', maar daar wordt de uiterst ongeloofwaardige (en ook niet onderbouwde) stelling geponeerd dat een ecoduct/faunatunnel over of onder de aldaar bij o.a. ZnB geprojecteerde infrastructuur voldoende soelaas zou kunnen bieden.

De paragraaf 'Effectbeoordeling Natura 2000' heeft betrekking op de natuurgebieden Coepelduynen en Meijndel & Berkheide. Zoals in het rapport wordt aangegeven is Natura 2000 een Europees netwerk, dat in het leven is geroepen om de biodiversiteit in Europees verband in stand te helpen houden. Een robuust netwerk is niet mogelijk zonder robuuste ecologische verbindingen. De provincie heeft zelf vele miljoenen geïnvesteerd in de aanleg van het natuurgebied Lentevreugd bij Katwijk en het Bentwoud bij Zoeterwoude. Deze gebieden zijn belangrijke elementen in de vorming van een robuuste ecologische verbinding tussen de duinen en het achterland. De aanleg van het ZnB tracé met een verkeersknooppunt op de plaats waar de groene zone op zijn smalst is (bij Maaldrift) zal de nekslag betekenen voor alle pogingen om zo'n ecologische verbinding tot stand te brengen en zal tot gevolg hebben dat de kostbare investeringen in de genoemde natuurgebieden een groot deel van hun waarde verliezen (zie ook mijn reactie op het VO PIP, pag. 6 en de opmerkingen bij het Achtergrondrapport Natuur pag 89-110).

In de paragraaf 'Effectbeoordeling overige natuur' wordt aandacht geschonken aan belangrijke weidevogelgebieden en Rode Lijst-soorten. Bij de opsomming van de polders die in het geding zijn bij de varianten N11-W2, N11-W4, ZnB en ZnB-F is het van belang volledig te zijn. Zo zal het ZnB tracé niet alleen de Papewegse en Groote Westeindsche door- of aansnijding aantasten, maar ook de Ommedijkse polder, de Zuidwijkse polder, de Stevenshofjespolder, de Hofpolder en de Oostvlietpolder. Deze polders maken allen deel uit van het provinciaal landschap Duin, Horst en Weide en vormen voor vele dier- en plantesoorten cruciale schakels in de ecologische verbindingzone tussen de kust en het Groene Hart. Ook de opsomming van de Rode Lijst-soorten (in het Achtergrondrapport en de Natuurtoets) en de beschrijving van de effecten zijn verre van volledig.

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. De internationale verantwoordelijkheid van ons land voor sommige van deze soorten is groot.

Van de Grutto bijvoorbeeld, die in deze polders nog met tientallen broedparen aanwezig is, herbergt ons land maar liefst 90% van de Westeuropese populatie. Ook van onze nationale weidevogel de Kievit werden alleen al in het poldergebied tussen de Papeweg en de Stevenshof in 2010 nog 156 broedgevallen geteld.

Voor verstoring van Rode Lijst soorten zijn ten onrechte alleen doorsnijding (directe vernietiging) en geluidsverstoring als criteria gehanteerd. Lichtverstoring is niet meegenomen, omdat dit een kleinere oppervlakte zou betreffen dan geluidsverstoring, hetgeen niet als een adequaat argument kan worden beschouwd. Voorts wordt op pag 94 de onbegrijpelijke conclusie getrokken dat het effect van geluidsverstoring op de leefgebieden van Rode Lijst vogels voor alle varianten als positief (sic) moet worden beoordeeld. Dit wordt in tabel 6.4 consequent met een plus-teken aangegeven. Tenslotte dient m.i. ook het effect van luchtverontreiniging en stikstofdepositie op de leefgebieden van (Rode Lijst) dier- en plantesoorten in de beschouwing te worden betrokken, hetgeen niet is geschied.

Landschap

Het hoofdstuk Landschap van het Hoofdrapport begint met de constatering dat de varianten CA, CA-G en ZnB A als enige een neutraal effect hebben op de criteria voor landschap en derhalve voor dit thema de meest gunstige varianten zijn. Hierbij zij aangetekend dat CA en CA-G duidelijk een positief effect hebben op het stedelijke landschap (groenstructuur) van Leiden omdat het doorgaand verkeer hier ondergronds gaat. Het poldergebied tussen Leiden en Wassenaar kenmerkt zich thans door openheid en het zeer beperkt aanwezig zijn van versturende functies (volgens MKBA 2007, pag 51 zelfs “niet aanwezig”). Het is het enige gebied in ons land waar de karakteristieke afwisseling van strandwallen en -vlaktes, waarmee de ontwikkeling van onze kustlijn kan worden geïllustreerd, nog intact is. In dit opzicht is het zelfs op Europese schaal een uniek gebied. In dit verband wekt de redenering in de totaalbeoordeling (pag 103) dat het bovenregionale schaalniveau minder zwaar weegt dan het regionale schaalniveau, omdat op bovenregionaal niveau de effecten minder zichtbaar zijn voor bewoners en passanten, op zijn minst verwondering. Overigens is de recreatieve waarde van het polderlandschap ten zuiden van Leiden in MER 2 sterk onderbelicht gebleven.

Voorts is opvallend dat in het Hoofdrapport zelf geen aandacht wordt besteed aan de provinciale verantwoordelijkheid voor ruimtelijke kwaliteit. Dit klemmt temeer omdat de wijzigingen in het Rijksbeleid m.b.t. de bufferzones een extra (regie)verantwoordelijkheid leggen bij de provincie. In het Achtergrondrapport Landschap, Cultuurhistorie en Recreatie worden wel de Structuurvisie Zuid-Holland en het Pact van Duivenvoorde (summier) vermeld, maar bijvoorbeeld niet de Regionale Structuurvisie Holland Rijnland. De ambities m.b.t. de bescherming van het landschap in het plangebied, zoals verwoord in de beide structuurvisies, in het recente Landschapsontwikkelingsplan Duin, Horst en Weide en de onlangs door u vastgestelde provinciale Groenagenda stroken geenszins met de aanleg van de Rijnlandroute volgens de varianten N11-W2, N11-W4, ZnB en ZnB-F. Ook is duidelijk dat aan het landgoedbiotoop van Berbice en de historische verbindingsweg (Leidseweg) tussen Leiden en Den Haag door de aanleg van deze varianten grote schade zou worden berokkend. Voor mijn overige commentaar betreffende de strijdigheid van de aanleg van de zojuist genoemde varianten met regelgeving en beleidsuitgangspunten van Rijk en provincie op het gebied van natuur en landschap verwijs ik u gaarne naar mijn zienswijze betreffende het Voorontwerp Inpassingsplan Rijnlandroute (bijlage 2).

Conclusie

De in MER 2 gehanteerde prognoses t.a.v. verkeersontwikkeling, woningbouw, kantorenbehoefte e.d. zijn gebaseerd op onrealistische aannames. Deze kunnen de daarop gebaseerde conclusie dat een geheel nieuwe wegverbinding nodig is dan ook niet dragen.

Daar komt bij dat enkele van de besproken varianten en met name ook de door Provinciale Staten gekozen variant ZnB voor natuur, landschap en milieu onaanvaardbare negatieve gevolgen hebben. De stelling dat deze gevolgen voldoende kunnen worden gemitigeerd en/of gecompenseerd is ongefundeerd en onhoudbaar. Aanleg van de Rijnlandroute volgens het ZnB tracé vormt in onvoldoende mate een oplossing voor de Leidse verkeersproblematiek en is voorts onverenigbaar met internationale, nationale en provinciale regelgeving en beleid op het gebied van natuur en landschap. Alternatieven zoals de aanpak van de verkeersknelpunten, de eventueel gefaseerde Churchill Avenue of een geboorde tunnel tussen knooppunt Leiden West en de aansluiting Europaweg/A4 zijn naar verwachting veel gemakkelijker, sneller en goedkoper aan te leggen dan tot nu toe door de provincie is aangenomen of gesuggereerd. Bovendien kunnen deze alternatieven rekenen op aanzienlijk meer maatschappelijk draagvlak in de regio. Ik hoop dan ook dat deze alternatieven in het vervolgproces alsnog een eerlijke kans krijgen.

Tenslotte sluit ik mij in algemene zin graag aan bij de zienswijzen welke zijn ingediend door of namens het Bewonersgroepenoverleg Rijnlandroute en de daarbij aangesloten organisaties.

Hoogachtend,

mr. F.H.J. von der Assen
Van Slingelandtplantsoen 18
2253 WT Voorschoten