



Wijkraad Stevenshof

De wijkvereniging van de Stevenshof

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

Leiden, 2 september 2012

Betreft: Zienswijze omtrent MER en voorontwerp inpassingsplan RijnlandRoute.

Geacht college,

Hierbij dienen wij onze zienswijze in op het milieueffectrapport RijnlandRoute (verder: MER) en het voorontwerp-Inpassingsplan RijnlandRoute (verder: VO-PIP), in vervolg op onze eerdere zienswijzen op de Startnotitie MER Rijnlandroute en het Milieueffectrapport 1^e fase Rijnlandroute.

De zienswijze bestaat uit een tweetal hoofdstukken (het eerste betreft het MER en het tweede betreft het VO-PIP), en ieder hoofdstuk behandelt eerst het proces (procedure, kennisgeving, inspraak e.d.) en daarna de inhoud.

Integraal onderdeel van deze zienswijze maken daarnaast uit:

- Onderbouwing bij Hoofdstuk I: Inhoudelijke zienswijze van de Wijkraad Stevenshof op het Milieueffectrapport RijnlandRoute (vanaf p. 8)
- Onderbouwing bij Hoofdstuk II: Commentaar van de Wijkraad Stevenshof op de Nota voorkeursalternatief RijnlandRoute (vanaf p. 30)
- Bijlage 1: Extract uit Provinciale Structuurvisie (vanaf p. 55)
- Bijlage 2: Extract uit Verordening Ruimte (vanaf p. 60)
- Bijlage 3: Kritische analyse van het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP) (vanaf p. 63)
- Bijlage 4: Analyse van de verkeersprognoses (p. 66)
- Bijlage 5: Ontbreken nulplusalternatief vertroebelt zicht op beperkte toegevoegde waarde Rijnlandroute (vanaf p. 67)

Wij verwijzen tevens naar de mede door ons ondertekende zienswijze van het Bewonersgroepenoverleg Rijnlandroute en sluiten voor wat betreft het onderdeel Natuur aan bij de zienswijze van dhr. F.H.J. van der Assen uit Voorschoten.

Hoogachtend,

Namens de Wijkvereniging Wijkraad Stevenshof,

Henk Osinga
Peter Leijnse

Contactadres :

**De heer H. Osinga
Heintje Davidsweg 25
2331 KM Leiden**

**Telefoon : 06-24929206
Email : hosinga@ziggo.nl**

1. Algemene conclusie

Uit onze navolgende zienswijze blijkt dat de kwaliteit van de ter inzage gelegde milieuinformatie in de vorm van het MER 1^e fase en het MER 2^e fase onvoldoende is voor besluitvorming door het Bevoegde Gezag zijnde Provinciale Staten.

Het MER verzekert i.c. immers niet dat – zoals de bedoeling luidt van zowel de Europese als de nationale wetgever – de milieubelangen een volwaardige plaats krijgen cq hebben gekregen in de besluitvorming, omdat het op zeer vele plaatsen onjuistheden bevat en onvolledig, inconsistent, niet realistisch en niet transparant is en belanghebbenden daardoor in hun belangen worden geschaad.

2. Kennisgeving

Volgens de Provinciale Structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland' is de exacte begrenzing van de Ecologische Hoofdstructuur aangegeven op kaart 3 van de Verordening Ruimte. Die toont Natura 2000-gebieden en – zowel bij Maaldrift als in de Oostvlietpolder – ecologische verbindingen, als onderdeel van 'EHS op land'. Genoemde gebieden worden aangetast door de geplande wegverbinding.

Volgens artikel 7.9, derde lid van de Wet milieubeheer – zoals dat luidt per 30 maart 2012 - had in de kennisgeving moeten worden vermeld dat in het onderhavige MER tevens een passende beoordeling (als bedoeld in de Natuurbeschermingswet 1998) wordt opgenomen. Dat is bij de kennisgeving voor dit MER, tweede fase niet gebeurd.

En volgens artikel 7.9, derde lid van de Wet milieubeheer – zoals dat luidde vóór die datum – had in de kennisgeving moeten worden vermeld dat de in het (voor-ontwerp-) Provinciaal Inpassingsplan voorgenomen activiteit plaatsvindt in de ecologische hoofdstructuur. Ook dat is bij de kennisgeving voor het MER, eerste fase én bij de kennisgeving voor de Startnotitie m.e.r. niet gebeurd.

Daardoor zijn mogelijke insprekers in hun belangen geschaad en zijn de kennisgevingen gedaan in strijd met de wet.

3. Inspraak

Op 27 juni 2012 hebben Provinciale Staten als Bevoegd Gezag gekozen voor het tracé Zoeken naar Balans van de RijnlandRoute en besloten voor dát tracé een provinciaal inpassingsplan te gaan vaststellen.

Van 11 juli 2012 tot 5 september 2012 is aan een ieder de gelegenheid geboden om zienswijzen omtrent het MER RijnlandRoute kenbaar te maken bij het Bevoegde Gezag.

Volgens artikel 6, vierde lid van het Verdrag van Aarhus moet worden voorzien in vroegtijdige inspraak, wanneer alle opties open zijn en doeltreffende inspraak kan plaatsvinden. En volgens artikel 6, vierde lid van de m.e.r.-richtlijn dient het betrokken publiek in een vroeg stadium reële mogelijkheden tot inspraak in milieubesluitvormingsprocedures te krijgen en daartoe het recht te krijgen, wanneer alle opties open zijn, meningen kenbaar te maken aan het Bevoegde Gezag, vóórdat het bevoegde gezag een keuze heeft gemaakt.

Door de i.c. gehanteerde inspraakprocedure zijn de op het MER kenbaar gemaakte zienswijzen – bijv. over aperte onjuistheden – niet bij de besluitvorming door het Bevoegde Gezag betrokken en zijn de mogelijkheden tot inspraak dus niet reëel geweest. En ten tijde van de inspraak stonden niet alle opties nog open en was er reeds door het Bevoegde Gezag een keuze gemaakt.

Daardoor zijn de insprekers in hun belangen geschaad en is de gevolgde procedure in strijd met het Verdrag van Aarhus en de m.e.r.-richtlijn die immers onder meer vroegtijdige doeltreffende en reële inspraakmogelijkheden voorschrijven.

Tenslotte is de gevolgde procedure in strijd met het – in het MER (blz. 8, 12) genoemde – uitgangspunt van de Wet milieubeheer dat de m.e.r.-procedure wordt doorlopen om relevante milieu-informatie aan te dragen voor de toekomstige besluitvorming.

4. Inhoudelijk

De enkele duizenden bewoners van de Leidse wijk Stevenshof zijn tot op heden relatief gevrijwaard van verstoring van hun woonomgeving door geluidbelasting, luchtvervuiling, gevaarlijke stoffen, gezondheidsproblemen (daardoor) en aantasting van natuur, landschap, cultuurhistorie en recreatie. Alle varianten behalve de Churchill Avenue leiden op alle voornoemde aspecten tot een dramatische feitelijke verstoring van de oorspronkelijke woonomgeving voor die – nogmaals – enkele duizenden bewoners.

Het MER echter concludeert ten aanzien van met name de eerste vier voornoemde aspecten dat die varianten leiden tot een neutraal milieueffect of zelfs tot een verbetering. Die constatering wordt veroorzaakt door de bij elk aspect gehanteerde saldering van alle milieueffecten over het totale studiegebied en door zich uitsluitend te baseren op bijvoorbeeld het totale aantal 'gevoelige bestemmingen' in dat studiegebied. Een schrijnend voorbeeld daarvan en zelfs een gotspe is de constatering bovenaan blz. 79 dat ZnB een positief effect heeft op het groepsrisico in het studiegebied omdat 90% van het transport van gevaarlijke stoffen zich verplaatst van de Rijksweg A12 (Utrechtse Baan, Den Haag) naar de provinciale/regionale RijnlandRoute (!).

Het MER behoort op grond van de Wet milieubeheer zowel de bestaande toestand van het milieu te beschrijven als de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, bijv. de variant ZnB. Die beschrijving van alle relevante milieueffecten dient een betrouwbaar fundament te bieden voor het toekomstige besluit. Doel van de m.e.r. is te onderzoeken wat dé gevolgen voor de leefomgeving zijn van het realiseren van de RijnlandRoute.

Echter, door niet de bestaande toestand en de feitelijke toekomstige effecten te beschrijven voor i.c. de Stevenshof blijven de - i.c. onevenredige - daadwerkelijke milieugevolgen voor dat 'onderdeel van het studiegebied' volledig onbelicht.

Het MER is dus onvolledig en in strijd met de Wet milieubeheer en biedt onvoldoende basis voor zorgvuldige belangenafweging en besluitvorming.

Wij verwijzen u verder naar onze puntsgewijze zienswijze omtrent het MER die is aangehecht aan deze brief (en als integraal onderdeel daarvan beschouwd dient te worden) vanaf pagina 8: Onderbouwing bij Hoofdstuk I: Inhoudelijke zienswijze van de Wijkraad Stevenshof op het Milieueffectrapport RijnlandRoute.

Hoofdstuk II voorontwerp-Inpassingsplan (VO-PIP)

1. Algemene conclusie

Op basis van navolgende zienswijze, en onder verwijzing naar de zienswijze MER (zie Hoofdstuk I), stellen wij ons op het standpunt dat de provincie eerst een volledige inspraakprocedure op het MER en de keuze voor een voorkeursalternatief dient af te ronden alvorens over te gaan tot het planologisch-juridisch mogelijk maken van een voorkeursalternatief.

Gezien de hoeveelheid en zwaarte van de onvolkomenheden in het MER (door ons en vele anderen aangedragen) is het onzorgvuldig om al een besluit te nemen over het voorkeursalternatief. Op basis van de nu beschikbare informatie en de geformuleerde doelstellingen kan de provincie niet in redelijkheid komen tot het standpunt dat Zoeken naar Balans het enig mogelijke alternatief is voor de Rijnlandroute. Zolang er reële alternatieven zijn, is volgens geldende wet- en regelgeving en provinciaal beleid ten aanzien van natuur, landschap, cultuurhistorie, recreatie e.d. het hoe dan ook niet mogelijk om Zoeken naar Balans als reëel alternatief te benoemen. Voor zover wij de zeer beperkte uitwerking van het voorkeursalternatief in het VO-PIP al kunnen beoordelen, is daarbij in het geheel geen rekening gehouden met de provinciale belangen, doelstellingen en kwaliteitseisen ten aanzien van ruimtelijke ordening zoals vastgelegd in de Provinciale Structuurvisie en Verordening Ruimte, en wordt daar op meerdere punten ongemotiveerd van wordt afgeweken.

2. Procedure

Op 16 november 2009 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat (verder: de minister) in het kader van Randstad Urgent een bijdrage toegezegd voor de RijnlandRoute om het in het oplossingscluster Zoeken naar Balans geschetste eindbeeld te realiseren. Overigens is volstrekt onduidelijk welke motivatie de minister gebruikt om dit oplossingscluster te verkiezen boven andere oplossingsclusters, aangezien de aan de toezegging ten grondslag liggende MIRT-verkenning 'Integrale Benadering Holland-Rijnland' tot de conclusie komt dat alle oplossingsclusters voldoende probleemoplossend zijn, geen van de alternatieven op alle onderdelen het beste scoort en het vooral een bestuurlijke afweging van kosten, effecten en draagvlak is.

Tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT van voorjaar 2010 is afgesproken dat de rijkstoezegging wordt heroverwogen als er vóór een bepaalde datum geen voorstel voor een ZnB-scenario ligt.

Bij brief van 11 april 2011 meldt de minister aan de Tweede Kamer de rijksbijdrage aan de RR te hebben verhoogd waardoor de realisatie van (de eerste fase van scenario F van) ZnB mogelijk wordt. Op 29 juni 2011 zegt de minister in de TK dat zij de provincie heeft gezegd dat de rijksbijdrage is bedoeld voor ZnB en dat zij die bijdrage heroverweegt in het geval van het alternatief Churchill Avenue.

Volgens het op 5 juni 2012 vrijgegeven voorontwerp-Inpassingsplan RR (blz. 10) is het rijksbeleid erop gericht om de RR *als alternatief van de N206* te ontwikkelen (*dus: ZnB*).

Bij brief van 6 juni 2012 hebben Gedeputeerde Staten de PvdA-statenfractie onder druk gezet door te wijzen op het risico, dat het door het rijk gereserveerde budget wordt geschrapt als er onvoldoende politiek draagvlak bestaat voor het voorstel van GS (*i.c. ZnB*).

Op 27 juni 2012 hebben Provinciale Staten als Bevoegd Gezag tenslotte gekozen voor het tracé Zoeken naar Balans van de RijnlandRoute en besloten voor dát tracé een provinciaal inpassingsplan te gaan vaststellen. (Dit overigens zonder dat eerst het MER wettelijk ter inzage was gelegd.)

Door de bovenstaande feiten was al geruime tijd vóór de besluitvorming in PS – ondanks de formeel gelijkwaardige alternatievenvergelijking - geen sprake meer van een onbevooroordeelde, vrije oordeelsvorming en waren de statenleden al vooringenomen voor ZnB in het besef dat bij een ándere keuze geen rijks gelden beschikbaar zouden komen. Een treffend voorbeeld van een vergelijkbare – gedwongen – keuze gaf de Leidse wethouder Strijk: "We moeten nú gebruik maken van de gelden die het rijk ter beschikking heeft gesteld" (*voor ZnB*).

Het provinciale besluit is dus genomen in strijd met het verbod van vooringenomenheid van een bestuursorgaan bij zijn taakvervulling, zoals verwoord in artikel 2:4, eerste lid van de Algemene wet bestuursrecht.

De enkele duizenden bewoners van de Leidse wijk Stevenshof zijn tot op heden relatief gevrijwaard van verstoring van hun woonomgeving door geluidbelasting, luchtvervuiling, gevaarlijke stoffen, gezondheidsproblemen (daardoor) en aantasting van natuur, landschap, cultuurhistorie en recreatie. Alle varianten behalve de Churchill Avenue leiden op alle voornoemde aspecten tot een dramatische feitelijke verstoring van de oorspronkelijke woonomgeving voor die – nogmaals – enkele duizenden bewoners.

Het MER echter concludeert ten aanzien van met name de eerste vier voornoemde aspecten dat die varianten leiden tot een neutraal milieueffect of zelfs tot een verbetering. Die constatering wordt veroorzaakt door de bij elk aspect gehanteerde saldering van alle milieueffecten over het totale studiegebied en door zich uitsluitend te baseren op bijvoorbeeld het totale aantal 'gevoelige bestemmingen' in dat studiegebied. Een schrijnend voorbeeld daarvan is de constatering in het voorontwerp op blz. 46 dat ondanks het verplaatsen van het transport van gevaarlijke stoffen van de Rijksweg A12 (Utrechtse Baan, Den Haag) náár de provinciale/regionale RijnlandRoute er sprake is van een beperkte toename van het groepsrisico bij die laatstgenoemde (!).

Het MER behoort op grond van de Wet milieubeheer zowel de bestaande toestand van het milieu te beschrijven als de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, bijv. de variant ZnB. Die beschrijving van alle relevante milieueffecten dient een betrouwbaar fundament te bieden voor het toekomstige besluit. Doel van de m.e.r. is – ook volgens u (blz. 25) - te onderzoeken wat dé gevolgen voor de leefomgeving zijn van het realiseren van de RR.

Echter, door niet de bestaande toestand en feitelijke toekomstige effecten te beschrijven voor i.c. de Stevenshof blijven de - i.c. onevenredige - daadwerkelijke milieugevolgen voor dat 'onderdeel van het studiegebied' volledig onbelicht.

Het MER is dus – zoals eerder opgemerkt - onvolledig en in strijd met de Wet milieubeheer en biedt onvoldoende basis voor zorgvuldige belangenafweging en besluitvorming.

Op 27 juni 2012 hebben Provinciale Staten als Bevoegd Gezag gekozen voor het tracé Zoeken naar Balans van de RijnlandRoute en besloten voor dát tracé een provinciaal inpassingsplan te gaan vaststellen. Zij hebben dat gedaan zonder dat eerst het MER wettelijk ter inzage was gelegd, waardoor die onvolledigheid niet bij de Commissie m.e.r. bekend is geworden en ook niet bij de besluitvorming van PS is betrokken.

Het besluit is zodoende – zoals eerder opgemerkt - in strijd met het Verdrag van Aarhus en de m.e.r.-richtlijn en de uitgangspunten van de Wet milieubeheer.

Daarnaast is - door de onevenredig nadelige gevolgen van dat besluit voor de enkele duizenden bewoners van de Leidse wijk Stevenshof - de door PS gemaakte belangenafweging in strijd met artikel 3:4, tweede lid van de Algemene wet bestuursrecht, want zó onevenwichtig dat PS in redelijkheid niet tot hun besluit hadden kunnen komen om niet te kiezen voor een aanwezig, minder belastend alternatief.

3. Inhoudelijk: Nota Voorkeursalternatief

Uit de door ons becommentarieerde versie van de Nota Voorkeursalternatief blijkt duidelijk dat de daarin aangedragen argumenten die de keuze voor Zoeken naar Balans zouden moeten ondersteunen, voor een substantieel deel ondeugdelijk en onjuist zijn. Daarnaast ontbreekt elke motivatie waarom in dit geval kan worden afgeweken van het in de Provinciale Structuurvisie vastgelegde beleid van de provincie ten aanzien van de goede ruimtelijke ordening. Voor de goede orde hebben wij een aantal passages daaruit opgenomen in Bijlage 1. Wij wijzen er – hopelijk ten overvloede – op, dat binnen de Wro de provinciale structuurvisie dient om inhoudelijk richting te geven aan de ruimtelijke ontwikkelingen op het provinciale grondgebied. De structuurvisie legt de provinciale belangen daarbij vast en is zelfbindend voor het bestuursorgaan dat hem opstelt. Bij het opstellen van een provinciaal inpassingsplan dient de provincie derhalve rekening te houden met het in de structuurvisie vastgelegde beleid, en kan daar niet ongemotiveerd van afwijken.

Wij verwijzen u verder naar de notitie die aan deze brief gehecht is (en als integraal onderdeel van deze zienswijze is te beschouwen) vanaf p. 30: Onderbouwing bij Hoofdstuk II: Commentaar van de Wijkraad Stevenshof op de Nota voorkeursalternatief RijnlandRoute

4. Inhoudelijk: Voorontwerp Provinciaal Inpassingsplan (VO-PIP)

Gezien de opmerkingen over de kwaliteit en rechtmatigheid van het proces op basis waarvan u tot een voorkeursalternatief bent gekomen, is het voorbarig om nu al een planologisch-juridische procedure te starten. Daarnaast betwisten wij dat in die procedure dan het Zoeken naar Balans-tracé mogelijk moet worden gemaakt. Onderstaande opmerkingen over het voorliggende VO-PIP zijn derhalve uitsluitend bedoeld voor het geval u besluit de procedure, ondanks onze bezwaren en die vele anderen, toch voort te zetten.

- *Algemeen.* Het VO-PIP is oppervlakkig, in het geheel nog niet concreet over de werkelijke inpassing van de Rijnlandroute en de gevolgen daarvan, en verwijst vooral vooruit naar onderzoeken die nog gedaan moeten worden en zaken die in een latere fase zullen worden ingevuld. Opvallend is de onevenwichtigheid van het detailniveau: sommige zaken worden heel uitgebreid behandeld (bijvoorbeeld twee pagina's over effecten op molenbiotopen), terwijl andere zeer essentiële zaken zeer spaarzaam aan de orde komen (bijvoorbeeld onderzoek naar luchtkwaliteit en geluidsoverlast, elk een halve pagina; de effecten op bijvoorbeeld gezondheid en recreatie worden geheel niet genoemd, evenmin als cumulatieve effecten van bijvoorbeeld geluidsoverlast ten gevolge van spoor- en wegverkeer). Dit maakt het volstrekt onmogelijk (en in onze ogen zelfs zinloos) om er in detail op te reageren. Onze zienswijze beperkt zich derhalve tot de meest opvallende zaken. Het valt daarnaast op dat het VO-PIP is gedateerd op 5 juni 2012, terwijl er wel melding wordt gemaakt van besluiten en aangenomen moties in PS op 27 juni 2012. Ook dit duidt niet op grote zorgvuldigheid bij de voorbereiding van dit VO-PIP.
- *Doelstellingen RijnlandRoute ten aanzien van verkeer en leefbaarheid.* Het PVVP wordt geciteerd (p. 13) over de problematiek op de huidige N206 door Leiden: 'de intensiteit is dusdanig hoog dat op deze routes ernstige doorstromings- en bereikbaarheidsproblemen optreden'. Het PVVP (zie ook bijlage 3 bij deze zienswijze) noemt daarnaast ook nog de leefbaarheidsproblemen (geluidsoverlast en slechte oversteekbaarheid) die als gevolg daarvan ontstaan. Het VO-PIP maakt geheel niet duidelijk hoe deze problemen kunnen worden opgelost nu uit het MER blijkt dat de intensiteiten zelfs na aanleg van Zoeken naar Balans nog steeds hoger zijn dan de intensiteiten waarbij al ernstige doorstromings- en bereikbaarheidsproblemen optreden volgens het PVVP. Uit de conclusies gebiedsonderzoek voor geluid (par. 5.1.3) en luchtkwaliteit (par. 5.2.3) blijkt het tegendeel: daar wordt gesproken over toename van gevoelige objecten en woningen, ontstaan van wettelijke knelpunten, en de noodzaak voor nader onderzoek. Erger nog, u blijkt nog niet eens te weten of er een procedure voor vaststelling van hogere grenswaarden zal moeten worden gestart: "*De woningen binnen de wijken Stevenshof, Adegeest en Noord-Hofland langs de nieuwe weg tussen de A4 en A44 en langs de bypass liggen dicht langs het tracé. Hierdoor is de geluidbelasting op de eerstelijns bebouwing hoger dan de maximale ontheffingswaarde van 58 dB. (...)Daardoor moeten aanvullende maatregelen worden getroffen. Indien blijkt dat ondanks de te treffen maatregelen voor objecten niet voldaan kan worden aan de maximale ontheffingswaarde, dan moet voor deze objecten een hogere grenswaarde aangevraagd worden*". (VO-PIP, p. 28). Het is volstrekt onevenredig dat u – om een gesignaleerd probleem van geluidsoverlast langs het bestaande tracé op te lossen – kiest voor een alternatief dat leidt tot nieuwe geluidsoverlast die ver boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Ronduit onbehoorlijk is het dat u deze situatie kennelijk aanvaardbaar acht, en dat u tot een tracékeuze bent gekomen zonder éerst nauwkeuriger te bepalen welke objecten hier in het geding zijn, en in welke mate aanvullende maatregelen effectief zijn. Uit uw rapportage blijkt in het geheel niet of het om enkele of tientallen (of zelfs honderden!) objecten gaat. *Het is ons volstrekt onduidelijk op basis van welk onderzoek kan worden geconstateerd dat de Rijnlandroute uitvoerbaar is, dat deze een daadwerkelijke verbetering van de leefbaarheid oplevert en waarom in het MER wordt aangegeven dat er geen leemten in kennis zijn voor besluitvorming.*
- *Plangebied:* Op basis van het MER kan geconstateerd worden dat de variant Zoeken naar Balans niet kan functioneren zonder aanvullende maatregelen op de bestaande N206 door Leiden, waaronder verbreding van de Churchillbrug. Uit het VO-PIP blijkt niet dat de bestaande N206 door Leiden onderdeel is van het plangebied, terwijl hier zeker sprake is van een ingrijpende

maatregel die samenhangend met de andere maatregelen dient te worden vastgelegd in een integraal ruimtelijk besluit.

- *Relatie met de Provinciale Structuurvisie en Verordening Ruimte.* De opstellers van het plan lijken niet bekend met het eigen ruimtelijke beleid en de consequenties daarvan voor dit inpassingsplan. De Structuurvisie wordt wel genoemd (bijv. in par. 2.2), maar selectief geciteerd. Een uitsnede van de functiekaart is opgenomen, maar de kwaliteitskaart en de daarbij behorende kwaliteitsambities (zie ook Bijlage 1 bij deze zienswijze) worden in het geheel niet genoemd. Het schrijnendste (maar beslist niet enige!) voorbeeld daarvan is het volgende: *'De RijnlandRoute is aan te merken als een ruimtelijke ontwikkeling van groot openbaar belang en prevaleert boven de cultuurhistorische belangen'* (VO-PIP, p. 40). Dit terwijl de Structuurvisie onomwonden stelt dat voor kroonjuwelen cultureel erfgoed (waaronder het niet bebouwde gedeelte van de Stevenhofjespolder en de gehele Papenwegespolder!) geldt: *'Ruimtelijke ontwikkelingen die strijdig zijn met het cultuurhistorisch belang zijn in principe niet mogelijk.'* (PSV, p. 73) en voor landgoederenzones (waaronder Berbice en Zuidwijk) geldt: *'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'* (PSV, p. 74).
- *Opsplitsing tracé in een provinciaal en een rijksdeel.* Wij constateren dat dit ontwerp inpassingsplan uitsluitend gaat over het provinciale deel van de Rijnlandroute en dat voor het rijksdeel een afzonderlijke procedure wordt doorlopen. De provincie heeft er steeds op gewezen dat de Rijnlandroute als één onlosmakelijk geheel dient te worden beschouwd: een verbinding van Katwijk naar A44 in samenhang met een verbinding van A4 naar A44. Daarnaast is, zowel door het Rijk als door de provincie steeds benadrukt dat het om een regionale verbinding gaat, en is ook steeds aangegeven dat de provincie initiatiefnemer is van het gehele plan. Dan is het merkwaardig dat het voorliggende VO-PIP nu uitgaat van een opsplitsing van de verbinding in een rijks- en een provinciaal deel. Nu het deel A4-A44 uitsluitend twee rijkswegen met elkaar verbindt, zonder tussenliggende op- en afritten is hier zeker geen sprake van een regionale verbinding. Voor aanleg van een verbinding van nationaal niveau is op basis van rijksbeleid geen grond. Bovendien ontstaat tussen Knoop Leiden-West en Maaldrift een onnodige samenloop van nationaal (A44) en regionaal verkeer (Rijnlandroute), die bovendien een groot risico vormt voor de verkeersveiligheid en de robuustheid van de verbinding. Dit is volstrekt in tegenstelling tot rijksbeleid waarin het de bedoeling is dergelijke verkeersstromen te ontvlechten (en dat bovendien in het geval Churchill Avenue selectief gehanteerd is om dat alternatief te diskwalificeren). *Specifiek voor de situatie in de nabijheid van de Stevenhof is nu volslagen onduidelijk welk bestuursorgaan wij moeten adresseren voor welk deel van het tracé en is eveneens volstrekt onduidelijk of en hoe dezelfde uitgangspunten worden gehanteerd ten aanzien van de inpassing van het tracé. Daarmee worden wij onevenredig in onze belangen geschaad.*

5. Inhoudelijk: Tunnelveiligheid.

Het aspect tunnelveiligheid heeft blijkens de Nota Voorkeursalternatief een zwaarwegende rol gespeeld in uw beslissing om niet te kiezen voor het alternatief Churchill Avenue. Daarbij heeft u steeds gesteld dat, vanwege de onduidelijkheid over de vergunbaarheid van dit alternatief, de keuze voor dat alternatief een te groot procesrisico zou zijn. U heeft echter de rapportage van TNO waaruit dat zou moeten blijken niet afgewacht, en dus ook niet meegenomen in uw besluitvorming.

Ná de besluitvorming, maar nog net voor het sluiten van de termijn voor het indienen van deze zienswijze, zijn alsnog de definitieve rapporten van TNO vrijgegeven. Het eerste rapport, over de veiligheid van in- en uitvoegen in weefvakken in de Churchillavenuetunnel, toont aan dat de risico's daarvan niet hoger liggen dan reguliere (niet in tunnels gelegen) weefvakken in auto(snel)wegen, en wellicht zelfs iets lager. Het tweede rapport, over de tunnelveiligheid aan de hand van de (op de specifieke situatie aangepaste) voorgeschreven QRA-methodiek, toont aan op basis van een conservatieve berekening dat het groepsrisico van de Churchillavenue ruim onder de norm blijft mits branddetectie wordt aangebracht in de tunnel.

Aangezien dit geen uitzonderlijke maatregel is in een dergelijke tunnel (in rijkswegen is het een standaardmaatregel) kan niet worden gesteld dat de Churchillavenue onvoldoende veilig is, en faalt derhalve uw argumentatie dat dit een significant procesrisico kan vormen. Bovendien lijkt op basis van de rapporten te concluderen dat toepassing van vluchtstroken niet nodig is om aan de veiligheidsnorm te voldoen, waardoor een goedkopere uitvoering mogelijk is, in tegenstelling tot wat u stelt in de Nota Voorkeursalternatief.

De rapportage over tunnelveiligheid bevestigt dat Churchillavenue een reëel alternatief is voor de Rijnlandroute. De rapportage bevestigt eveneens dat een andere uitvoering (bijvoorbeeld een doorgaande tunnel zonder in- en uitvoegen in de tunnel) een reëel alternatief is. Door in uw voorkeursbesluit deze reële alternatieven niet of niet juist mee te wegen, komt u onterecht tot de conclusie dat Zoeken naar Balans het enige reële alternatief is.

Onderbouwing bij Hoofdstuk I: Inhoudelijke zienswijze van de Wijkraad Stevenshof op het Milieueffectrapport RijnlandRoute

In onderstaande tabel zijn puntsgewijs per paragraaf van het Hoofdrapport onze opmerkingen over onzorgvuldigheden en tekortkomingen opgenomen. De linkerkolom 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</p> <p>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 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.</p> <p>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 2^e fase schrijft o.a. voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een onderscheid te maken tussen doelbereik en milieueffecten (p. 10, §2.3) • De alternatieven te toetsen aan de (verkeers)doelstellingen van het voornemen (p. 11, §2.3.1) • Aan te tonen dat een significante verbetering van de leefbaarheid kan worden gerealiseerd (p. 11, §2.3.3) • Aan te geven of bij bestaande saneringssituaties de geluidsbelasting kan worden teruggedrongen tot de saneringsdoelstelling (p. 13, §2.3.3 Geluid) <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 (2007) en Nut- en noodzaaknotitie (2007). Ook op basis van de eerste 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. 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. In de beschouwing van nut en noodzaak moet de provincie ook meewegen dat er anders dan ca. 10 jaar geleden inmiddels sprake is van een afzwakkende groei van mobiliteit.</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</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<p>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.</p> <p>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>
<p>Kader 3: Terugblik op formele stappen (p. 18)</p>	<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"> • een alternatief voor de bypass Oostvlietpolder dat nog in geen enkel eerder onderzoek aan de orde is gekomen, • een onderzoek naar een boortunnelvariant van Zoeken naar Balans <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 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"> • 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. • 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 MERs niet vergelijkbaar zijn; voor de varianten die zijn toegevoegd ná de eerste fase MER ontbreken deze effectbeschrijvingen geheel. • 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) • 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. <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</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	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.
H3: Beschrijving tracéalternatieven en varianten	
3.1 Tracéalternatieven en varianten (p. 21)	<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"> • Ten zuiden van Leiden zonder bypass; • Ten zuiden van Leiden met bypass; • Door Leiden met bypass. <p>Zoeken naar Balans A hoort eerder bij de laatste groep varianten dan bij de andere Zoeken naar Balans-varianten.</p> <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.</p> <p>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.</p> <p>Zie voor een verdere toelichting Bijlage 5.</p>
3.2: Keuze van tracéalternatieven (p. 22)	<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"> • 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. • 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. • 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)
Kader 4: Overeenkomsten en verschillen tussen Nulplus en CA (p. 22)	<p>11. Nulplus 3 ontbreekt ten onrechte in het MER</p> <p>Het toevoegen van het alternatief Churchill Avenue is onvoldoende 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</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<p>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>
<p>Kader 5: Omgaan met onzekerheden (p. 26)</p>	<p>12. Modelmatige onzekerheden niet betrokken in effectbepaling</p> <p>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%'.</p> <p>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.</p> <p>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</p> <p>Eén grote onzekerheid die niet genoemd wordt betreft <i>de olieprijs en het einde van het goedkope olie-tijdperk</i>. Het Landelijk Model, waar de verkeersgroecijfers op gebaseerd lijken, gaat nog steeds uit van een gematigde prijsontwikkeling en eeuwige oliebeschikbaarheid. De studies naar <i>Peak Oil</i> en prognoses van het IEA wijzen uit dat de groei van de wereldvraag naar fossiele brandstoffen de komende decennia tot <i>zeer forse prijsstijgingen</i> leidt en dat een ongelimiteerde <i>oil supply</i> na 2030 niet meer gegarandeerd is. Deze onzekerheid mag in het MER niet ontbreken; de overschatting van de groei aan autokm is mede aan deze te gunstige aannames en factoren te wijten</p>
<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>	<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 beschreven, en is volstrekt onduidelijk of en hoe dit deel van het tracé is meegenomen in ontwerp en kostenraming.</p>
<p>3.6 Variant Zoeken naar Balans 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 <i>te beschermen, te behouden en te versterken kwaliteiten</i>. Met name de bescherming die volgt uit de status van</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<p>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 – waarom niet voor een tracé gekozen is dat een stukje <i>zuidelijker</i> ligt – dichter langs de manege - en dus met meer afstand tot de grens van de bebouwing, en met minder milieugevolgen voor de bewoners aldaar.</p>
3.9 Variant Churchill Avenue	<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"> 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. Er wordt gekozen voor het aanleggen van vluchtstroken waar de veiligheidseisen aan tunnels dat niet vereisen. <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 ‘luxe’ variant van de Churchill Avenue te vergelijken met een sobere variant van Zoeken naar Balans, kan nooit sprake zijn van een eerlijke vergelijking.</p>
H4: Verkeer & vervoer	
Kader 6: Verkeersmodellen en studiegebied (p. 46)	<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>
Tabel 4.1 Verkeersintensiteiten regionale hoofdwegennet (p. 49)	<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 <i>huidige</i> situatie beschrijven. Ook volgens de richtlijnen is dit noodzakelijk: ‘<i>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</i>’ (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"> 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

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<p>model ook minder betrouwbaar.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 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 twifelen <ul style="list-style-type: none"> ○ Er is recessie, waardoor de groei stagneert ○ Historisch gezien zijn de groeicijfers nooit gehaald (zie ook onder en Bijlage 4) ○ 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. <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: <i>“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. Ook landelijk is zowel de totale mobiliteit als de gemiddelde verplaatsingsafstand afgenomen.”</i>) en uit o.a. de ontwerp-Beleidsvisie Duurzaamheid en Milieu (p. 42: <i>“Na decennia van groei lijkt in Nederland en Zuid-Holland de trend van groeiende personenmobiliteit sinds 2005 gestopt”</i>) blijkt dat de verkeersgroei in de provincie Zuid-Holland al enkele jaren stagneert. Ook in uw recente Startnotitie Beleidsvisie Mobiliteit 2030 schrijft de provincie: <i>‘De inhoud van het huidige PWP ‘beheerst groeien’ is verouderd. De focus is verschoven van het ‘beheersen’ van de mobiliteitsgroei naar het realiseren van een stabiele toekomstvaste bereikbaarheid.(...) De verwachting blijft dat het goederenvervoer (alle modaliteiten) verder zal toenemen, maar dat - in tegenstelling tot de verwachting van een decennium geleden en in overeenstemming met de sinds 2008 ingezette tendens en zoals ook gesignaleerd in de PWP-monitor 2011 en de SVIR (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte) - het groeipercentage van de personen mobiliteit zal afnemen.”</i>.</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>22. Alleen structurele afname verkeer op N206 door Leiden bij Churchill Avenue 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: <i>“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”</i>. Even verderop staat over Churchill Avenue dat <i>“De Churchill Avenue en de Churchill Avenue Gefaseerd zorgen voor (ruim) twee keer zoveel verkeer via de Churchillaan”</i>. In het begeleidende kaartje wordt dit gepresenteerd als: <i>‘Verkeersintensiteit +100%’</i>. 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 hoofdwegennet dan de andere twee eindoplossingen’ (p. 50)	<p>23. Hoofdwegennet functioneert uitstekend met CA 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 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.</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
Bestaande wegen: Dr. Lelylaan en Churchilllaan (p. 51-52)	<p>24. Churchill Avenue is verkeerskundig geen onderdeel van Churchilllaan 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 (Churchilllaan 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/Churchilllaan) 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%), Churchilllaan (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). 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. 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 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>
Verkeersafwikkeling varianten 2020 (p. 56)	<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. 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.</p> <p>Echter: in de huidige situatie, met verkeerintensiteiten die <i>lager</i> 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</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<p>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 Churchilllaan - 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"> 1. een tweede rechte doorstrook op de Churchilllaan richting de Dr. Lelylaan; 2. een tweede linksafstrook op de Churchilllaan richting de Haagweg (zuid). <p><i>Dit zijn maatregelen, die buiten de scope van de eindbeeldvariant vallen.”</i></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. 57-59)</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"> • 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 mogen 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. • In de tweede plaats wordt niet duidelijk wat het effect is op de reistijden vanuit de wijken naar het regionale hoofdwegennet. Dit terwijl vooral voor het alternatief Churchill Avenue een significant effect verwacht kan worden, omdat dit alternatief enerzijds het stedelijk gebied meer ontsluit, en anderzijds de verkeersintensiteit op maaiveld significant afneemt, waardoor dat meer ‘free-flow’ kan afwikkelen. Met name op de maatgevende forensenstromen op de oost-westverbinding in ochtend- en avondspits heeft dat een significant effect. • Ten derde 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).

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<ul style="list-style-type: none"> Ten vierde is het onterecht om (in Tabel 4.5) te stellen dat CA op de relaties b1 en b2 een 'aanzienlijk hogere reistijd (>50 %)' heeft. 9 minuten is <i>precies</i> 50% hoger, niet meer dan 50% hoger. Bovendien zijn de verschillen dermate klein dat een kleine optimalisatie al tot een andere verhouding en interpretatie leiden. Bijvoorbeeld als er nog een bypass wordt toegepast bij Knoop Leiden Oost, waardoor verkeer van de Europaweg direct op de A4 kan invoegen, wordt het verschil mogelijk 6 t.o.v. 8 minuten. Ten vijfde 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 reistijdefecten in het eerste fase MER. <p>31. ZnB-A al in grote mate oplossing voor verkeersprobleem</p> <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</p> <p>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 Churchillaan ipv de Rijksstraatweg gaat rijden.</p> <p>33. Onderbouwing van het veronderstelde sluipverkeer-probleem oost<>west ontbreekt.</p> <p>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</p> <p>De slechte oversteekbaarheid van met name de Churchillaan is al in het PVVP (2004) benoemd als probleem. Van een verbetering kan slechts sprake zijn als de oversteekbaarheid ten opzichte daarvan substantieel verbetert.</p> <p>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. Ook ten opzichte van de referentie kan niet gesteld worden dat de verkeersintensiteit afneemt tot onder een niveau waarbij van goede oversteekbaarheid kan worden gesproken. Ook dat moet worden beoordeeld als 'neutraal'.</p> <p>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 Churchillaan 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 die relatief eenvoudig kan worden tegengegaan door bijvoorbeeld ter hoogte van het Diamantplein een fietsbrug aan te brengen. Overall scoort CA relatief ten opzichte van ZnB en N11-West substantieel beter. Dat hoort tot uiting te komen in de effectbeoordeling.</p>
4.7 Barrièrewerking en oversteekbaarheid: bereikbaarheid van recreatie-, woon- en	<p>35. Negatieve effecten op bereikbaarheid Stevenshof 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</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
werkgebieden (p. 60)	<p>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 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 omgeden 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>
4.8 Verkeersveiligheid: Maatlat Duurzaam Veilig (p. 61)	<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. Het weefvak onder de Churchillaan is zeer ruim bemeten. Met ca. 800 meter is er voldoende ruimte om het weven probleemloos te laten verlopen. Ter vergelijking: de weefzone tussen Leiden en Oegstgeest langs de A44 heeft dezelfde lengte, terwijl hier 100 – 120 km/ uur wordt gereden en bij CA 70 km.</p> <p>Vormgeving van bovengrondse opstelstroken 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 ten opzichte van de referentiesituatie. 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>
4.8 Verkeersveiligheid: Kwantitatieve analyse (p. 61)	<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> <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>
4.9 Toekomstvastheid (spits 2030)	<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"> - de geprognosticeerde verkeersgroei tussen 2008 en 2020 is al zeer groot en ligt al boven de historische trend van de verkeersontwikkeling. - 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. - 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.

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<p>- 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.</p>
<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-Rhijngest 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> <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>
H5: Milieu - Leefomgeving	
<p>Geluid: algemeen</p>	<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: <i>“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”</i> (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>
<p>5.1 Geluid: Conclusie (p. 67)</p>	<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>
<p>Beschouwde effecten: zwaarte en effectiviteit mitigerende maatregelen (p. 68) Mitigerende maatregelen (p. 70)</p>	<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>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<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 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 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 Churchilllaan/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 >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). Bovendien moet worden betwijfeld of deze effecten effectief kunnen worden gemitigeerd, aangezien het tracé van ZnB ter plekke reeds halfverdiept met geluidswal is vormgegeven. Mitigerende maatregelen zullen in ieder geval zeer ingrijpend zijn met navenante kosten en nadelige effecten op andere criteria zoals landschap.</p> <p>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/Churchilllaan naar Stevenshof), 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 negatief) doordat een simpele kwantitatieve saldering wordt toegepast, wat de Wet Geluidshinder niet toestaat. Daardoor wordt de ernst van de verslechtering van de geluidsniveaus voor de Stevenshof en Voorschoten ondergewaardeerd en worden relatief geringe verbeteringen langs de huidige N206 overgewaardeerd en een-op-een van de verslechteringen afgetrokken. Een verslechtering van de huidige stille woonomgeving van enkele duizenden inwoners naar een situatie met constante geluidshinder (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. Onvoldoende duidelijk is aangegeven en verwerkt dat objecten waar de grenswaarden overschreden worden, beschermd moeten worden met maatregelen zoals geluidsschermen. Eventueel ook voor een voorkeursgrenswaarde. Dit zorgt voor een afname in de hogere categorieën, maar niet in de lagere.</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
Luchtkwaliteit: algemeen	<p style="text-align: center;">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: <i>“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.”</i> (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.</p> <p style="text-align: center;">47. Beoordeling relatieve concentratieverandering zegt niets over werkelijke effect luchtkwaliteit</p> <p>De relatieve verandering vanuit het begrip betekenende mate wordt gebruikt om te definiëren of de luchtkwaliteit verslechtert of niet. Hierbij zijn wat NO2 betreft twee normen van toepassing: 40 ug/m3 als luchtkwaliteitsnorm en 30 ug/m3, die in dit rapport gehanteerd wordt als (niet-wettelijke) indicator voor gezondheid. Aangezien gezondheid onderdeel uitmaakt van de Gezondheidseffectscreening had het voor de hand gelegen om de behandeling van invloed op de gezondheid in zijn geheel onder te brengen in de paragraaf Gezondheid. Hierdoor blijft zuiver of er al dan niet sprake is van normoverschrijding.</p> <p>Op zich zegt het optreden van een significante concentratieverandering niet dat er wat luchtkwaliteit betreft een slechte situatie optreedt. Daarvoor is de koppeling nodig aan normoverschrijding of normopvulling. Daarom zou dit op de eerste plaats behandeld moeten worden. Daartoe hoort aangegeven te worden voor al die plaatsen waar volgens het blootstellingscriterium zich normoverschrijding voor kan doen, of er al dan niet normoverschrijding optreedt. Zo ja dan hoort het MER te behandelen welke maatregelen worden getroffen om aan de wettelijke norm te voldoen en wat hiervan het resultaat is.</p>
5.2 Luchtkwaliteit: Conclusie (p. 71)	<p style="text-align: center;">48. 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, <i>Tunnelportalen en luchtkwaliteit</i>).</p> <p>De beschreven negatieve effecten doen zich <i>uitsluitend</i> 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, 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 style="text-align: center;">49. 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</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<p>nauwelijks te mitigeren. 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 style="text-align: center;">50. Saldering effecten luchtkwaliteit 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, 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.</p> <p>Dit zijn ernstige tekortkomingen van het MER. [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 style="text-align: center;">51. 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 on-intelligente afstelling van de VRI’s en door handhaving van gelijkvloerse kruisingen met langzaam verkeer, waardoor één voetganger of fietser een hele rij (vracht)auto’s tot stoppen kan dwingen. Sommige VRI’s dwingen tot onnodige <i>stop & go’s</i> 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. NO_x-emissies en de uitstoot van fijnstof/PM₁₀ zullen door stop&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 <i>Het Nieuwe Rijden</i>) 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 <i>brugopeningstijden</i> 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 style="text-align: center;">52. Externe veiligheid is geen significant onderscheidend criterium</p> <p>De positieve beoordeling voor Externe veiligheid voor ZnB en N11-W is gebaseerd op een kunstmatige redenering, en daarmee onterecht.</p> <p>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>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	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).
5.4 Gezondheid: effectbeoordeling (p. 81)	<p>53. 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>
Luchtkwaliteit: beschouwing PM(2,5) en PM(0,1) (p. 76); Gezondheid: beschouwing (p. 82)	<p>54. 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>55. 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 >GES 5) hebben dan van een slechte luchtkwaliteit (ca. 200 adressen > 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>
H6: Milieu – natuurlijke omgeving	
6.1 Natuur: Effectbeoordeling beschermde soorten (p. 83-84)	<p>56. 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"> - er wordt geen rekening mee gehouden dat de varianten uit meerdere tracédelen bestaan, waarbij sommige tracédelen in alle varianten voorkomen, en andere niet. - er wordt geen rekening mee gehouden dat sommige soorten eenmalig worden aangetroffen, en andere op meerdere plaatsen <p>De gelijke beoordeling voor alle tracés is niet overeenkomstig de werkelijk optredende effecten. In onderstaand overzicht zijn de geïnventariseerde soorten (Lijst 2 en 3) per tracédeel opgenomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Katwijk-A44 (incl. K LW): Kleine modderkruiper, Waterspitsmuis, Ruige dwergvleermuis, Bittervoorn, Platte schijfhoorn, Huismus, Boerenzwaluw, Groene specht (8 soorten) • A44-A4 (N206-tracé): Gewone dwergvleermuis, Huismus (2 soorten; inclusief bypass OVP: 6 soorten) • 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) • Bypass OVP: Kleine modderkruiper, Gewone dwergvleermuis, Laatzvlieger, Bittervoorn, Platte schijfhoorn (5 soorten)

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<p>Hieruit wordt duidelijk dat met name op het tracédeel A44-A4 de 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>57. Inventarisatie beschermde soorten verre van volledig</p> <p>In de inventarisatie ontbreken (trek)vogels, die niet zijn opgenomen in de tabellen, maar wel bescherming genieten.</p> <p>Bij de opsomming van de polders die in het geding zijn bij de varianten ten zuiden van Leiden is het van belang volledig te zijn. Niet alleen de Papewegse en Groote Westeindsche polder 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.</p> <p>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 (2007) nog melding van tientallen beschermde soorten vaatplanten, die langs het tracé voor zouden komen.</p>
<p>Mitigerende maatregelen beschermde soorten (p. 84)</p>	<p>58. Effectiviteit mitigerende maatregelen beschermde soorten onterecht niet meegenomen in beoordeling</p> <p>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>
<p>Ecologische Hoofdstructuur (EHS): effectbeoordeling (p. 85)</p>	<p>59. Omvang en aard mitigerende en compenserende maatregelen hoort te worden beschouwd bij effectbeoordeling EHS</p> <p>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 varianten die uitsluitend de Oostvlietpolder doorsnijden mitigatie eenvoudig en volledig kan zijn, terwijl bij Berbice en Westeinde mitigatie lastig is en niet volledig. Overigens wordt de mitigatie en compensatie van negatieve effecten op ecologische verbindingzones (toch ook essentieel onderdeel van de EHS) hier onterecht niet behandeld. 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. Voor de volledigheid wijzen wij er op dat compensatie slechts dan aan de orde kan zijn als er geen reële alternatieven zijn!</p> <p>60. 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>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
Ecologische Hoofdstructuur (EHS): mitigerende maatregelen (p. 86)	<p>61. 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>62. 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 op de nu nog pikzwarte polder.</p>
Effectbeoordeling overige natuur: belangrijke weidevogelgebieden (p. 95)	<p>63. Compensatiebeginsel geldt ook voor weidevogelgebieden</p> <p>In de Provinciale Structuurvisie is het <i>Compensatiebeginsel natuur, recreatie en landschap</i> (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>64. 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>65. 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 Structuurvisie) zou hieraan in de effectbeoordeling expliciet aandacht moeten worden besteed. De enige beoordeling die hier bij past is 'zeer negatief' op bovenregionaal schaalniveau.</p>
Landschap: Binnenstedelijk gebied Leiden (p. 99) Noord-Hofland en Berbice (p. 100)	<p>66. CA heeft positief effect op landschap</p> <p>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>67. Effectbeschrijving Landschap voor Papenwegsepolder is volstrekt inadequa</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 <i>brute doorsnijding en afdamming van de twee historische boezemwateren Dobbe- en Veenwatering</i> 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>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<p>De geprojecteerde <i>omleiding van deze wateren tot aan de spoorbaan</i> 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 afgefallen, o.a. omdat ze een te grote inbreuk op het landschap zouden zijn! Beide tracés hadden minder impact dan de nu geprojecteerde ZnB-variant.</p>
Landschap: Mitigerende maatregelen (p. 103)	<p>68. Compensatiebeginsel geldt ook voor landschapselementen</p> <p>In de Provinciale Structuurvisie is het <i>Compensatiebeginsel natuur, recreatie en landschap</i> (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>69. Ligging in landgoederenzones, topgebieden en kroonjuwelen cultureel erfgoed niet meegenomen in beoordeling</p> <p>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"> • Topgebied cultureel erfgoed: Ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk, binnen randvoorwaarden vanuit cultuurhistorie. • Kroonjuweel cultureel erfgoed: Ruimtelijke ontwikkelingen die strijdig zijn met het cultuurhistorisch belang zijn in principe niet mogelijk. • 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. <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>70. Bereikbaarheid Duin, Horst en Weide-gebied ernstig gehinderd</p> <p>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 vaarogenot (men vaart c.q. schaatst er kilometers lang pal langs het wegverkeer, terwijl men hier juist komt voor de stilte in 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 "<i>noordelijke en zuidelijke kanoroutes</i>" (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>71. Recreatiekwaliteit ernstig gehinderd door varianten ten zuiden van Leiden</p> <p>De neutrale score voor recreatiekwaliteit is onterecht voor N11-West- en ZnB-varianten. Autonome recreatie langs de rand van de Stevenshof (wandelen, fietsen, skeeleren) krijgt te maken met geluidshinder boven 50dB, net als de sportvelden in Voorschoten. Hieraan moet een negatieve beoordeling worden toegekend.</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
Recreatie: Mitigerende maatregelen (p. 111)	<p>72. Compensatiebeginsel geldt ook voor recreatiegebieden</p> <p>In de Provinciale Structuurvisie is het <i>Compensatiebeginsel natuur, recreatie en landschap</i> (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.</p>
6.5 Archeologie: Effectbeoordeling (p. 113)	<p>73. Zeer negatieve beoordeling CA archeologie is onterecht</p> <p>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.</p>
6.6 Bodem en (grond)water: demping van oppervlaktewater (p. 115)	<p>74. Beoordeling opstuwings­effect van doorsnijding Veenwatering en Dobbewatering ontbreekt</p> <p>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.</p>
H7: Maakbaarheid en bouwoverlast	
7.2 Technische maakbaarheid en vergunbaarheid	<p>75. Oordeel over tunnelveiligheid Churchill Avenue is niet adequaat onderbouwd</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> • Er is geen gepubliceerd, in opdracht van de provincie uitgevoerd onderzoek, dat aantoont 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 • 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 judgment ook voor afwijkende tunnels tot een oordeel te komen, en daarvoor ook concrete voorschriften bevat. • De provincie is volledig voorbijgegaan aan het in opdracht van Churchill Avenue opgestelde rapport van het onafhankelijke bureau TSC waaruit blijkt dat CA maakbaar en veilig is, en derhalve vergunbaar. <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>76. 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>77. 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 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 meer dan geluidhinder; het doet pijn aan de ogen!</p>
H8: Integrale effectvergelijking	
8.1 Effecten­overzicht (p. 121)	<p>78. Effecten­overzicht behoeft aanpassing en nuancering</p> <p>Het spreekt voor zich dat op basis van het in deze notitie opgenomen commentaar deze scores</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<p>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>
<p>8.2 Doelstelling: Autobereikbaarheid (p.122)</p>	<p>79. 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"> • De conclusie is gebaseerd op onrealistische verkeersprognoses die intensiteiten opleveren die zich zeer zeker niet in 2030 zullen voordoen. • In een herberekening van het verkeersmodel is aangetoond dat met een kleine aanpassing Churchillavenue wel functioneert • Voor o.a. ZnB zijn al in 2020 afwikkelingsproblemen geconstateerd, waarbij de maatregelen daartegen <i>niet in scope zijn</i> verklaard <p>Hieruit blijkt dat op het aspect 'toekomstvastheid 2030' geen onderscheid is tussen ZnB en CA.</p>
<p>Leefbaarheid (p. 123)</p>	<p>80. 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. Wij herhalen hier de constatering van de Commissie MER: <i>'De Commissie constateert dat deze afname [van de verkeersdrukke] in veel gevallen slechts marginaal verschilt van de huidige situatie. De huidige situatie wordt als een belangrijk leefbaarheidsprobleem beschouwd en geeft (sociale) barrières'</i> (Advies voor Richtlijnen 2^e fase, p 11).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ten aanzien van <i>sluipverkeer</i> 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 • Ten aanzien van <i>geluid</i> is het nog steeds zo dat in 2030 de 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. • Ten aanzien van <i>luchtkwaliteit</i> 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. 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>	<p>81. '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 werd eerder 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>
<p>8.3 Duurzaamheidsambities (p. 125)</p>	<p>82. Beoordeling afwentelingseffecten ontbreekt</p> <p>Het is merkwaardig dat zgn. afwentelingseffecten niet zijn beschouwd, terwijl het voorkomen daarvan toch een belangrijk principe is achter duurzaam handelen. 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</p>

Tekst in document	Opmerkingen bij het Milieueffectrapport
	<p>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)	<p>83. Controleerbaarheid van kosten ontbreekt</p> <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>84. 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>85. 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>86. Onvoldoende inzicht in effect van mitigerende maatregelen voor ZnB en N11-west</p> <p>De varianten met een nieuwe doorsnijding ten zuiden van Leiden 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>87. 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 bij de discussies rondom de keuze van het voorkeurs tracé 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 Flora- en faunawet voor de blijvende effecten op de ecologische hoofdstructuur überhaupt mogelijk is. De resultaten hiervan hadden op zijn minst als aanvulling of erratum op het MER beschikbaar moeten zijn voorafgaand aan besluitvorming.</p> <p>88. 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 door de samenloop/cumulatie met de effecten van de spoorlijn en de A44. Dit is een ernstige tekortkoming, omdat daarmee de werkelijke milieugevolgen voor de Stevenshof onvoldoende in beeld zijn gebracht.</p>
Autonome ontwikkelingen (p. 133)	<p>89. Autonome groei van het autoverkeer ernstig overschat</p> <p>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>

<i>Tekst in document</i>	<i>Opmerkingen bij het Milieueffectrapport</i>
Optimalisaties (p. 133)	<p style="text-align: center;">90. Effecten 'Optimalisaties' in inpassingsfase moeten worden onderzocht voorafgaand aan tracékeuze</p> <p>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 2^e 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>

Onderbouwing bij Hoofdstuk II: Commentaar van de Wijkraad Stevenshof op de Nota voorkeursalternatief RijnlandRoute

In onderstaande tabel zijn puntsgewijs per paragraaf van de Nota Voorkeursalternatief onze opmerkingen over onzorgvuldigheden en tekortkomingen opgenomen. De linkerkolom 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.

<i>Tekst in document</i>	<i>Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief</i>
H1: Samenvatting (p. 3-4)	
<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 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>Blijkens de reactie van de gemeente Leiden leggen zij zich neer bij de keuze voor Zoeken naar Balans, maar hadden vanwege leefbaarheid liever voor Churchill Avenue gekozen.</p>
<i>Tracéalternatieven en varianten (p. 3)</i>	
<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"> - Zoeken naar Balans (en varianten A en F) - Churchill Avenue (en variant Churchill Avenue gefaseerd) - N11-west 2 - N11-west 4 <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: Varianten die merendeels op bestaande tracés voortbouwen: CA, CA-G en ZnB-A Varianten die merendeels zijn gebaseerd op een nieuw tracé (nieuwe doorsnijding): ZnB, ZnB-F, N11W-2 en N11W-4.</p> <p>De <i>principiële</i> 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, geboorde tunnel 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 (of een geoptimaliseerde variant) 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>
<i>Waarom Zoeken naar Balans?(p. 3-4)</i>	
<p>Het tracéalternatief Zoeken naar Balans lost de verkeersproblemen in de drukke regio Holland Rijnland op: de doorstroming en de 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>Dat is waar, maar hetzelfde geldt voor Churchill Avenue.</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</p>	<p>Blijkens de nut- en noodzaak notitie is het realiseren van een <i>tweede</i> oost-westverbinding geen doelstelling voor de Rijnlandroute, daarin wordt slechts gesproken over een</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
<p>robuuster maakt.</p>	<p><i>goed functionerende</i> 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"> 1. Uitvoeren als deel van het nationaal netwerk. 2. Als regionale weg. 3. Of opwaarderen en aanpassen van de route via de Churchillaan in Leiden Zuid.
<p><i>De hoofdargumenten in het kort: (p. 3-4)</i></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. In de MER is de toekomstvastheid van de Churchill Avenue beoordeeld met +, dus goed. Aanvullende berekeningen, in opdracht van de provincie pas na 15 mei uitgevoerd, tonen aan dat Churchill Avenue in 2030 het verkeer gelijkwaardig afwikkeld als ZnB, dus ++.</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 <i>financiële</i> kosten en baten en is gebaseerd op een foutieve invoer van gegevens (zie bijvoorbeeld toekomstvastheid). Bovendien is geen rekening gehouden met indirecte kosten, zoals waardedaling van woningen langs tracé ZnB, of waardevermindering van woningen langs CA. Daarnaast zijn er een groot aantal kwalitatieve (niet-financiële) kosten en baten. ZnB betekent een grote aanslag op leefbaarheid, natuur, ruimtelijke kwaliteit e.d. Wanneer deze maatschappelijke kosten worden gekwantificeerd en meegewogen is het verschil veel 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 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 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, <i>Tunnels met meerdere in- en uitgangen</i>) 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>

<i>Tekst in document</i>	<i>Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief</i>
<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><i>Nadelen (p. 4)</i></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 verbindingzone, natuurgebied, weidevogelgebied, landgoedbiotoop en recreatiegebied (zoals opgenomen in Bijlage 1). Dit zijn niet 'een aantal nadelen', maar zeer veel grote nadelen waarmee het ZnB tracé zich zeer negatief onderscheidt van CA. 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 Gedeputeerde Staten ernaar om zoveel mogelijk woningen te sparen.</p>	<p>Naast het slopen van woningen heeft de weg ook grote effecten op o.a. het welzijn van de bewoners van de aangrenzende woonwijken, en op de ontwikkeling van het provinciaal landschap Duin Horst Weide en de uitvoering van de onlangs door GS vastgestelde Groenagenda.</p>
<p>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>	<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 absoluut niet 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. 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. Dit geldt ook t.a.v. het verlies aan open landschap dat vanaf de rand van de Stevenshof een grote recreatieve waarde vertegenwoordigt.</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>
<p><i>Zoeken naar Balans Optimaal (p. 4)</i></p>	
<p>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:</p>	<p>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 één op één volgt uit de reeds onderzochte tracés.</p> <p>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.</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
<p>- Alle bovenwettelijke inpassingselementen van Zoeken naar Balans F (ongelijkvloerse kruising bij de Torenvlietlaan in Katwijk, halfverdiepte ligging Stevenshof, tunnel in Voorschoten van ca. 600 meter lengte)</p> <p>- Een verbinding die 2x2 rijstroken kent tussen de A4 en de A44</p>	<p>'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.</p>
<p>- Aanvullende inpassingsmaatregelen, gefinancierd vanuit de 100 miljoen uit het Hoofdlijnenakkoord:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Het ongelijkvloers maken van de aansluiting op de N441, in combinatie met een tweede ongelijkvloerse aansluiting Valkenburg o Een volledige aansluiting onderlangs op de A44 bij Maaldrift, zodat de aansluiting het landschap zo min mogelijk beïnvloedt o Een verlenging van de tunnel bij Voorschoten, die daarmee ca. 950 meter lang wordt, waarbij de impact op Voorschoten wordt verkleind 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. 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. <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 (vooralnog niet gedekte) bijdrage van grondgebiedgemeenten gevraagd. Deze bijdrage is zelfs voorwaardelijk 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 ook voor een consistente inpassing die voldoet aan de eigen kwaliteitscriteria voor de <i>gehele lengte</i> 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 2007), 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.</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 <i>nieuwe</i> 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 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 referentiesituatie¹ 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</p>	<p>Kanttekening bij de referentiesituatie is dat de autonome groei van het autoverkeer is berekend op basis van het economische scenario met de hoogst mogelijke groei. Daarbij vallen minstens twee kanttekeningen te plaatsen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. - zowel de ruimtelijke ontwikkelingen als de verkeersontwikkeling blijven op dit moment achter bij de prognoses.

<i>Tekst in document</i>	<i>Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief</i>
<p>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>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><i>Het proces tot nu toe (p. 5)</i></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 (2007). 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.</p> <p>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.</p> <p>- 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 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>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.</p> <p>In de vervolgonderzoeken is in plaats daarvan Churchill Avenue onderzocht, vanwege de grotere functionaliteit (tussenliggende in- en uitritten). Opmerkelijk genoeg wordt het ontbreken van deze functionaliteit bij ZnB nu als positief beoordeeld (zie robuustheid).</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</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
	<p>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 zijn 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 en beoordeeld. 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. 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 én voldoende probleemoplossend is, én betaalbaar, én aanvaardbare milieueffecten heeft.</p>
<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)	
<i>Doelstelling Rijnlandroute(p. 7)</i>	
<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.</p> <p>Subdoelstellingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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-westrelaties verminderen. - Het verbeteren van de robuustheid van het verkeerssysteem. <p>B. Het verbeteren van de leefbaarheid in de regio Holland Rijnland.</p> <p>Subdoelstelling:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De leefbaarheid op de bestaande oost-westverbinding (N206-Churchillaan) verbeteren. <p>C. Het mogelijk maken van ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio.</p> <p>Subdoelstellingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het ontsluiten van de locatie Valkenburg. - Het verbeteren van de bereikbaarheid en ruimtelijk-economische ontwikkelingsmogelijkheden, zoals Greenport Duin- en Bollenstreek, Bio Science Park en Space Business Park (ESA/ESTEC). 	<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</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
	<p>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 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"> 1. Probleemoplossend vermogen op het gebied van infrastructuur; 2. Kosten; 3. Risico's; 4. Milieueffecten (MER); 5. Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) en economische effecten; 6. Ruimtelijke kwaliteit. 	<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"> - probleemoplossend vermogen (randvoorwaarde!) - kosten en risico's (en daaraan verbonden financiering) - milieueffecten en ruimtelijke kwaliteit <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 (MKBA) en economische effecten.</p> <p>Beheersbare risico's en kosten zijn randvoorwaarden voor het realiseren van de RijnlandRoute.</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 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</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"> - aan de scope van Zoeken naar Balans zijn inmiddels ook toegevoegd de reconstructie van de aansluiting BioScience-

<i>Tekst in document</i>	<i>Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief</i>
<p>bijbehorende achtergrondrapporten.</p>	<p>park en de reconstructie van de aansluiting Haagweg. Deze zijn onterecht niet in het kaartbeeld weergegeven.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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).
<p><i>Zoeken naar Balans (p. 9)</i></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 (MERonderdeel van N11-west). Deze beide liggingen worden verder uitgewerkt in de Afwegingsnotitie tracéligging RijnlandRoute in Oostvlietpolder.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - verbreding A44 en verlenging parallelstructuur A4 ontbreken in de beschrijving. - reconstructie van de huidige N206 (aansluiting BioSciencepark, aansluiting met Haagweg) ontbreekt in de beschrijving - niet vermeld is dat het alternatief grote ingrepen vergt in het (provinciaal en nationaal) landschap, terwijl (positieve) verkeerseffecten wel worden beschreven. - niet een <i>tweede</i> oost-westroute, maar een verbeterde oost-westroute was de doelstelling van de Rijnlandroute. Bovendien lijkt de afwaardering van de huidige N206 door Leiden tot een route voor lokaal verkeer in conflict met het idee van een volwaardige tweede oost-westroute. - juist op de N206 door Leiden blijft nog een grote vermenging van lokaal en halfdoorgaand verkeer bestaan, met merendeels gelijkvloerse kruisingen. - 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, Alphen naar Leiden-West ook. Het wordt niet ineens lokaal verkeer omdat het de doorgaande weg via een aansluiting verlaat!
<p><i>Churchillavenue (p. 9)</i></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 (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: 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>
<p><i>Tracéalternatief N11-west (p. 9)</i></p>	
<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</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>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
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.	
<i>Varianten (p. 10)</i>	
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:	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. Nu die mogelijkheid niet is benut ontstaat er een 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%).
- 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.	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.
- 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.	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.
- 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.	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.
H5: Vergelijking tracéalternatieven aan de hand van toetsingscriteria (p. 12-20)	
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).	Benadrukt moet worden dat de bedoeling van dit hoofdstuk dus is om <i>onderscheidende</i> 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.
5.1.1 Probleemoplossend vermogen op het gebied van infrastructuur (p. 12-13)	
In het 2e fase MER zijn de verkeerseffecten van de alternatieven beoordeeld op de onderdelen verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, sluipverkeer,	De provincie verzuimt te vermelden dat uit het MER ook blijkt dat vergelijkbare resultaten al gehaald worden voor Zoeken naar Balans A. De reductie van reistijd Katwijk-A4 is

<i>Tekst in document</i>	<i>Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief</i>
<p>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.</p> <p>Uit het MER blijkt dat Zoeken naar Balans en Churchill Avenue vergelijkbaar scoren op de onderdelen verkeersafwikkeling 2020, bereikbaarheid en sluisverkeer. 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>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>
<i>Toekomstvastheid (p. 12)</i>	
<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>In de MER is CA ook toekomstvast, doch minder dan ZnB. Bovendien bevat het MER niet de resultaten van de herberekening die pas 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 (slechte afwikkeling op de N206 ter hoogte van de Churchillbrug/Haagweg) 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 Wassenarse weg opengesteld en wordt verkeer afgewikkeld via de achterzijde 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- Rhijngest 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>Deze 'laatste oplossing': het openstellen van de verlengde Wassenarseweg is</p> <ul style="list-style-type: none"> • ten eerste een van de in het MER voorgestelde optimalisaties; • ten tweede in de huidige situatie al een voor alle verkeer opengestelde verbinding; • ten derde ook integraal onderdeel van de plannen voor Nieuw-Rhijngest en het BioScience Park; • ten vierde ook in het statisch verkeersmodel aanwezig als onderdeel van de autonome situatie. <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-Rhijngest en aanpassing Niels Bohrweg, bij elkaar ca. 150.000 euro, aldus Team Churchill Avenue), en zijn gewoon inpasbaar in dit ontwikkelingsgebied. Er vindt een lichte verschuiving van verkeer plaats van circa 3000 voertuigen per dag op de Niels Bohrweg.</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
	<p>De optimalisatie is niet strijdig met de grondopbrengsten van het Biosciencepark (slechts één extra opstelstrook die bovendien leidt tot een betere ontsluiting!) en conflicteert niet met het stedenbouwkundige concept zoals door de provincie aangegeven. Want ook bij Zieken naar Balans zal de Wassenaarseweg 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 is 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, er zijn echter voldoende argumenten om niet al te zwaar te tillen aan de verschillen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. het betreft prognoses aan de hand van een model, met een onzekerheid van 20-30% 2. gezien de sinds 2005 gesignaleerde stagnatie van de verkeersgroei zijn de voorspellingen in verkeergegevens voor 2030 volkomen irreëel; 3. toekomstige ontwikkelingen in het vervoer zorgen op termijn voor elektronische hulpmiddelen voor efficiënter weggebruik; 4. de beroepsbevolking daalt van nu tot 2040 met 1 miljoen mensen; 5. het begrip "Nieuwe werken" staat nog in de kinderschoenen, effecten op verkeersintensiteiten zijn nog onvoldoende meegenomen.
<p><i>5.1.2. Robuustheid (p. 13-14)</i></p> <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&M hanteert de volgende definitie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>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.</i> • <i>We definiëren robuustheid als de mate waarin extreme reistijden als gevolg van incidenten (ongevallen, extreem weer, werkzaamheden en evenementen) worden voorkomen.</i> • <i>Het effect van een betere robuustheid wordt bepaald door zowel de kans op een incident als het gevolg hiervan op de reistijd."</i> <p>Bron: <i>De betekenis van robuustheid: Robuustheid in kosten-batenanalyses van weginfrastructuur.</i> Juli 2010. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.</p>

<i>Tekst in document</i>	<i>Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief</i>
<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&M. <i>Alternatieven bij calamiteiten</i> komt overeen met 'voorkomen van extreme reistijden'.</p> <p><i>Toekomstvastheid</i> 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.</p> <p><i>Ontvlechting van verkeersstromen</i> 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.</p> <p>Met name op regionale wegen is het gebruikelijk (ook volgens het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan) om de doorgaande regionale functie te combineren met de ontsluitende functie ten behoeve van aanliggende woonkernen. In de conclusie uit de MKBA van 2007 wordt dit voor de Rijnlandroute zelfs aanbevolen. Te star doorvoeren van het ontvlechtingsprincipe is niet effectief, zeker niet vanuit het perspectief van efficiënt ruimtegebruik.</p> <p>Afwijking van de definitie van I&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 <i>gelijkwaardig</i> als de laatste modelresultaten (optimalisatie Nieuw-Rhijngeest) 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 over robuustheid van de Rijnlandroute (http://huislale.nl/html/rijnlandroute/Robuustheid_RLR_rapport.pdf) 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</p>

<i>Tekst in document</i>	<i>Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief</i>
	<p>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 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>
<i>Alternatieven bij calamiteiten (p. 13)</i>	
<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>De N206 krijgt op basis van de verkeerscijfers van ZnB meer verkeer te verwerken dan de huidige situatie. Bij een sluiting van de ZnB loopt deze onherroepelijk 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. 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 hoofdwegennet 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>Het is gebruikelijk om onderhoud van tunnels in de ' nacht, in het weekend of in vakantieperioden te plannen. De verkeersintensiteit is dan laag en kan zeker worden opgevangen door andere routes. Enig omrijden is daarbij zeer gebruikelijk.</p> <p>Onderhoud aan CA-tunnel kan bovendien ook gefaseerd gebeuren, juist omdat er halverwege in- en uitritten zijn.</p>
<i>Ontvlechting verkeersstromen</i>	
<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 zogeheten parallelstructuren aangelegd, bijvoorbeeld langs de A12 bij Gouda en de A4-passage bij Den Haag.</p>	<p>Ten eerste heeft ZnB ook geen parallelstructuur, je kan er immers helemaal niet op of vanaf. Daarnaast dient de Rijnlandroute vergeleken te worden met een route met een vergelijkbare functie (regionale ontsluiting), bijvoorbeeld de N14 en niet met de A2, A4/A16 of A12. Deze wegen zijn onderdeel van belangrijke internationale transportroutes die ten allen tijde moeten blijven functioneren. Het belang van deze wegen is beduidend hoger dan de Rijnlandroute en ook de verkeersintensiteit is veel hoger.</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 westen van de A44 en de N11 ten oosten van de A4 geen enkel probleem. De verkeersonderzoeken wijzen dit ook uit. Er is dus geen enkele reden waarom deze menging bij Leiden ongewenst is. Hij is juist functioneel!</p> <p>Daarnaast gaat PZH voorbij aan het feit dat ook bij ZnB vervlechting plaatsvindt van doorgaand oost-west verkeer</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
	<p>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.</p> <p>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 over robuustheid. 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.</p> <p>Hier wordt het nadeel dat er bij de ZnB geen op- en afritten <i>kunnen</i> worden gemaakt gepresenteerd als een voordeel.</p> <p>Dit is volledig in tegenspraak met vastgelegd beleid: Volgens het PVVP 2004: <i>“Dit zijn regionale wegen die niet alleen een gebiedsontsluitende functie hebben maar ook een verbindende functie”</i>)</p> <p>Ook is het volledig in tegenspraak met eerdere conclusies. In de MKBA 2007 was het ontbreken van uitwisseling met het lokale wegennet nog een 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) <i>“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”</i> (Over het Korte Vliet-tracé): <i>“Een volledige aansluiting Leiden Centrum is een knelpunt voor het noordelijke alternatief”</i></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 minstens gelijkwaardig scoort aan ZnB.. Op basis van vastgesteld beleid, eerdere conclusies uit verkeersonderzoeken en aanbevelingen uit de MKBA 2007 lijkt het probleemoplossend vermogen van de CA (veel) beter aan te sluiten op de oorspronkelijke, vastgestelde doelstellingen van de Rijnlandroute dan ZnB.</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)</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Rijksbijdrage: 445</i> • <i>Provinciale bijdrage: 247</i> • <i>Bijdrage Regio Holland Rijnland: 74</i> 	<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</p>

<i>Tekst in document</i>	<i>Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief</i>
<p>Subtotaal 766</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Extra provinciale bijdrage (coalitieakkoord) ten behoeve van betere inpassing Zoeken naar Balans F: 100</i> • <i>Reservering Gemeente Leiden voor project Plesmanlaan/Ontsluiting Bio Science Park: 30</i> • <i>Provinciale bijdrage (extra bijdrage MPI voor Knoop Leiden West): 35</i> <p>Totaal beschikbare middelen: 931</p> <p>Als 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 plan, etc. zijn gehanteerd.</p>	<p>ook de uitgangspunten voor de raming zijn niet gepubliceerd!) in de raming berekend als percentage van de bouwkosten, wat betekent dat voor de duurdere CA in totaal meer geld 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 als aparte post mee te nemen in ramingen.</p>
<i>Kosten RijnlandRoute (exclusief BTW, prijspeil 2010) (p. 15)</i>	
<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.</p> <p>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> <p>Ten aanzien van de reservering t.b.v. het weerstandsvermogen is zeer de vraag of deze in de volle omvang terecht is. Er lijkt sprake van dubbel telling. In de raming van het project is al een zeer significant deel (tientallen procenten!) gereserveerd voor o.a. nadere detaillering, object onvoorzien, risico, project onvoorzien en bijkomende kosten). Ten tweede is het merkwaardig dat de provincie een deel van de door andere overheden beschikbaar gestelde budgetten gebruikt om het eigen weerstandsvermogen te spekken.</p>
<i>Kosten Churchill Avenue</i>	
<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.</p>

<i>Tekst in document</i>	<i>Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief</i>
	<p>Daarvoor had advies van onafhankelijke experts kunnen en moeten worden verkregen.</p> <p>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>
<i>Financiële risico's</i>	
<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 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>Wij constateren dat ook op dit punt geen transparantie is gegeven door het niet openbaar maken van de kostenraming en onderliggende risicoanalyse.</p> <p>Door het niet opnemen van concrete 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>
<i>Kosten beheer en onderhoud</i>	
<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>
<i>5.3 Risico's (p. 16-17)</i>	
<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. Voor het tracéalternatief Churchill Avenue gelden de volgende procesrisico's:</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 provinciaal beleid en verordeningen niet kunnen worden verleend, of dat het inpassingsplan geen goedkeuring krijgt. De juridische risico's voor ZnB zijn groot ingevolge Natuurbeschermingswet 1998, Flora- en Faunawet, Spelregels EHS en Nota Bene – onder andere(!) – de provinciale Verordening Ruimte wegens aantasting van een beschermde ecologische verbinding (<i>als onderdeel van de EHS</i>), bufferzone en weidevogelbiotoop. Aantasting (door een wegtracé) is verboden indien er een alternatief bestaat.</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
	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>- 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 <i>alle</i> 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 is 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, <i>Wegontwerp in tunnels: convergentie- en divergentiepunten in en nabij tunnels</i>, 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 geen warm voorstander van de Rijnlandroute over haar grondgebied is), en dat daarin dus geen groot onderscheid tussen de alternatieven is.</p>
<p>In opdracht van Gedebuteerde 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 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>Gedebuteerde (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 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 vigerende nationale respectievelijk Europese normen en inzichten. 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, <i>Tunnels met meerdere in- en uitgangen</i> (NB: het enige beschikbare rapport over tunnelveiligheid van CA!)</p>

<i>Tekst in document</i>	<i>Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief</i>
De lange tunnel onder de stad, met meerdere in- en uitritten en weefbewegingen in de tunnel, is een ontwerpvragestuk 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.	Er zijn meerdere ontwerpvragestukken 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.
Uit het bovenstaande kan de volgende conclusie worden getrokken: Op het toetsingscriterium "risico's" heeft het alternatief Zoeken naar Balans de voorkeur.	De risico's van Churchill Avenue zijn zeker groter dan voor Zoeken naar Balans. GS dient echter aan te tonen of, en zo ja waarom, de risico's <i>onaanvaardbaar</i> zijn in relatie tot het gewenste doel, en laat dit na.
5.4 Milieueffecten (p. 17)	
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)	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. Daarnaast heeft Zoeken naar Balans zeer grote negatieve gevolgen voor het natuurlijk milieu, waarvoor niet inzichtelijk is dat genoemde mitigerende maatregelen effectief zijn in het voldoende wegnemen of tegengaan van die negatieve gevolgen.
Opmerking bij beoordeling gezondheid: **Deze 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.	Dit is een volstrekte onzinredenering die 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. De slechte beoordeling voor luchtkwaliteit bij CA wordt volledig veroorzaakt door de situatie rondom de afritten in het midden van de tunnel. Deze zijn blijkens de MER in het geval van CA zeer goed (bijna volledig) te mitigeren. Zie ook notitie Tunnel Safety Consults, <i>Tunnelportalen en luchtkwaliteit</i> . Overigens wordt daarin ook genoemd dat het gebruikte model voor beoordeling luchtkwaliteit eigenlijk niet geschikt is voor het berekenen van effecten nabij tunnelmonden, en daarvoor ook niet is bedoeld.
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.	Die conclusie is terecht. Benadrukt zou moeten worden dat Zoeken naar Balans een aantal zeer negatieve gevolgen heeft voor de beschouwde milieueffecten, die bovendien lastig en niet volledig te mitigeren zijn, terwijl voor Churchill Avenue de negatieve gevolgen relatief eenvoudig gemitigeerd kunnen worden.
5.5 Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (p. 18-19)	
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.	Opvallend is dat er <i>geen nulplusalternatief</i> is onderzocht. 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. 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).

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
	<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 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.</p> <p>In de MKBA voor de RijnlandRoute zijn de volgende projecteffecten gewogen :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid (reistijd, reiskosten, betrouwbaarheid, accijns en effecten tijdens de bouw) - Indirecte effecten - Verkeersveiligheid - Leefomgeving (broeikasgassen, geluid, luchtkwaliteit) - Kosten (investeringen, beheer en onderhoud) 	<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'. Dat is hier nagelaten.</p>
<i>Resultaten MKBA</i>	
<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"> - Voor het tracéalternatief Zoeken naar Balans is het verhoudingsgetal 1,9 - Voor het tracéalternatief Churchill Avenue is het verhoudingsgetal 1,3 <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 uit de MKBA-berekeningen zeer veel hoger zijn dan tot nu toe uit eerdere onderzoeken bleek (MKBA Rijnlandroute 2007, KBA IBHR 2010), en ook niet vergelijkbaar zijn 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 (geen structurele verslechtering), 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 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.</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
<i>Andere resultaten MKBA</i>	
<p>Op robuustheid en effecten tijdens de realisatiefase scoort Zoeken naar Balans duidelijk positiever dan Churchill Avenue.</p>	<p>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).</p> <p>Daarbij is dit een tijdelijk effect, waar de MKBA een zichtperiode van 100 jaar hanteert.</p>
<p>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.</p>	<p>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.</p>
<i>Regionale economische effectenstudie (REES)</i>	
<p>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 (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>We herhalen de conclusie: "Uit de analyse volgt geen eenduidige conclusie, wel geniet Zoeken naar Balans volgens het rapport een <i>lichte</i> voorkeur."</p> <p>Met andere woorden: op basis van de 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: <i>Onvolledig inzicht in verkeerseffecten</i></p>
<p>- Een nadeel van Zoeken naar Balans is de doorsnijding van Voorschoten.</p>	<p>Niet genoemd is de doorsnijding van het landschap en daarmee de visuele aantasting van de recreatieve rand van de Stevenshof en daarbij de beperking die er wordt gelegd op de recreatieve ontwikkeling van het Duin, Horst,</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
<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>Weidegebied.</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! 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. Zie ook punt 19 van onze reactie op het MER: <i>Onvolledig inzicht in verkeerseffecten</i></p>
<p>- In het nadeel van Churchill Avenue spreekt dat de zichtlocatie van winkelgebieden rondom de Churchillaan (winkelcentrum Luifelbaan, Wagnerplein, Diamantplein) sterk vermindert als gevolg van de tunnel in Churchill Avenue.</p>	<p>Wagnerplein is zeker geen zichtlocatie vanaf de Churchillaan. Ook volgens de winkeliers (zie transcriptie hoorzitting) hebben de genoemde winkelgebieden 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 komt het voor dat de Luifelbaan wordt vermeden vanwege de files op de Churchillaan. Churchill Avenue verbetert juist de bereikbaarheid vanuit de omliggende wijken (verkeer op Churchillaan neemt effectief af) en verbetert bovendien de ruimtelijke kwaliteit rondom de genoemde winkelcentra (meer dan ZnB). Dat zou een positief effect moeten zijn.</p>
<p>- 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.</p>	<p>Dat hangt ervan af hoe de bouwfasering wordt aangepakt. Bereikbaarheid van de winkelgebieden is daarbij een belangrijke randvoorwaarde.</p>
Conclusie	
<p>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.</p>	<p>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 <i>beide</i> 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.</p>
5.6 Ruimtelijke kwaliteit	
<p>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 legenda-eenheden 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>	<p>De algemene doelstelling van het provinciale ruimtelijke beleid is om de ruimtelijke kwaliteit te <i>verhogen</i>. 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 verbeterd.</p> <p>De enig mogelijke conclusie van toetsing aan de structuurvisie kan zijn dat Zoeken naar volledig in strijd is</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
	<p>met provinciale belangen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, zijnde</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voorzien in een gezonde leefomgeving - Ontwikkelen en behouden van vitale en waardevolle landschappen - Behouden van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur - Verbeteren van belevingswaarde en verminderen verrommeling - Realiseren van de Ecologische Hoofdstructuur - Versterken recreatieve functie en groenstructuur <p>Specifiek beleid ten aanzien van o.a. provinciaal 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"> - Een functionele, duurzame en landschappelijk juiste vormgeving van de weg. - Aanleggen van recreatieve en ecologische verbindingen die de weg op logische wijze kruisen. - Zorgvuldig vormgeven van punten waar de weg landschappelijke structuren kruist. - De weg zo inpassen dat de gebruikswaarde van de omgeving zo veel mogelijk intact blijft en de visuele impact wordt beperkt. 	<p>Dit is een loze kanttekening, omdat uit het ontwerp, met name in de Papenwegsepolder, de knoop Maaldrift 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 worden gesteld dat het vier toetsingscriteria voor Zoeken naar Balans tegen twee voor Churchill Avenue is.</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). Zeker is dat ZnB minder duur is en minder risico's heeft dan CA, maar het verschil is (na correcte weergave van de feiten) niet zo groot als wordt voorgesteld.</p> <p>Ook voor de MKBA geldt dat het verschil tussen de</p>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
	<p>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 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"> 1. Betere doorstroming en bereikbaarheid in de regio Holland Rijnland. 2. Het tracéalternatief is toekomstvast in 2030. 3. Zoeken naar Balans is te optimaliseren binnen het beschikbare budget. 4. De maatschappelijke baten zijn bijna twee keer zo hoog als de kosten. 5. Zoeken naar Balans is te realiseren binnen huidige wetgeving. Het alternatief is vergunbaar, wat het risico op tijdverlies minimaliseert 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. 	<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.</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><i>Ligging in de Oostvlietpolder (p. 22)</i></p>	
<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>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
H7 Uitvoeringsvariant voorkeursalternatief (p. 23-25)	
<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, zonder de mogelijkheden voor optimalisaties te overwegen. Een aantal optimalisaties die TCA volledig heeft uitgewerkt zijn niet of slechts ten dele overgenomen.</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 milieueffecten bij een nieuwe doorsnijding zijn aanzienlijk negatiever dan zonder nieuwe doorsnijding. Bovendien geeft het provinciale ruimtelijke beleid aan dat een nieuwe doorsnijding ongewenst is. Ons inziens is dan de enig mogelijke optie om een 'optimale' variant te vinden binnen de variantengroep zonder nieuwe doorsnijding. Mocht desondanks toch voor doorsnijding wordt gekozen dan dient de invloed hiervan op mens en omgeving minimaal te zijn (niet horen, niet zien, niet ruiken). Het bestaande inpassingsvoorstel vanaf de spoorlijn tot en met knoop Maaldrift is verre van optimaal en vergroot juist de ruimtelijke schade i.p.v. deze te beperken.</p>
7.1 Zoeken naar Balans A	
<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>
7.2 Zoeken naar Balans F	
<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 (zogeheten 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</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>

Tekst in document	Commentaar op de Nota Voorkeursalternatief
<p>RijnlandRoute. In grote lijnen zijn de verkeers- en milieueffecten van variant F gelijk aan die van Zoeken naar Balans.</p> <p>De investeringskosten voor Zoeken naar Balans F bedragen 811 miljoen. Dit is inclusief de verplichte reservering t.b.v. weerstandsvermogen en excl. BTW.</p>	
<i>7.3 Zoeken naar Balans Optimaal</i>	
<p>In het Hoofdlijnenakkoord 2011-2015 hebben Provinciale Staten 100 miljoen extra toegezegd voor extra inpassingsmaatregelen binnen Zoeken naar Balans.</p> <p>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 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>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 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"> - 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 - 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). - Er wordt een 350 m langere tunnel ter hoogte van Voorschoten aangelegd. De totale tunnellenlengte 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). - 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. - Het resterende bedrag van 25 miljoen zal in een later stadium worden toegedeeld aan de inpassingsmaatregelen. 	<p>Bij deze extra inpassingsmaatregelen dienen de volgende kanttekeningen te plaatsen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de tweede aansluiting Valkenburg en de opwaardering van knoop Maaldrift tot een volledig knooppunt zijn geen inpassingsmaatregelen, maar functionele wijzigingen in het tracé. - 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 - 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.

Bijlage 1: Extract uit Provinciale Structuurvisie

Provinciale Staten van Zuid-Holland. (2012). *Visie op Zuid-Holland: Provinciale Structuurvisie, Actualisering 2011.*

In onderstaande samenvatting zijn de relevante passages voor het onderwerp 'Ruimtelijke kwaliteit' uit de actuele versies van de 'Visie op Zuid-Holland' (Structuurvisie en Verordening) overgenomen. Daar waar zinsneden in het bijzonder ook van toepassing zijn op de inpassing van de Rijnlandroute, is dit aangegeven met gecursiveerde/vetgedrukte tekst.

De Structuurvisie benoemt de volgende onderwerpen als Provinciaal Belang (p. 16):

1. Behouden en aantrekken van bedrijvigheid en werkgelegenheid
2. Verbeteren van de waterveiligheid
3. Robuust en veerkrachtig watersysteem
4. Duurzame energievoorziening
5. Versterken stedelijk netwerk
6. Optimaal benutten van bestaande ruimte voor economische clusters
7. Verbeteren interne en externe bereikbaarheid
8. Voldoende aanbod van verschillende woonmilieus
- 9. Voorzien in een gezonde leefomgeving**
- 10. Ontwikkelen en behouden van vitale en waardevolle landschappen**
- 11. Behouden van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur**
- 12. Verbeteren van belevingswaarde en verminderen verrommeling**
- 13. Realiseren van de Ecologische Hoofdstructuur**
- 14. Versterken recreatieve functie en groenstructuur**

De provinciale belangen zijn geordend volgens vijf integrale en ruimtelijk relevante hoofdpogaven (pp. 16-17):

- Aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel
- Duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie
- Divers en samenhangend stedelijk netwerk
- **Vitaal, divers en aantrekkelijk landschap**
- **Stad en land verbonden**

De Visie 2020 (hoofdstuk 4) formuleert o.a. de volgende doelstellingen ten aanzien van de hoofdpogave 'Vitaal, divers en aantrekkelijk landschap' (paragraaf 4.8):

- *Topgebieden cultureel erfgoed* (p. 73): De bescherming in topgebieden richt zich op de continuïteit van het karakter, door behoud en versterking van de structuur. ***Ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk, binnen randvoorwaarden vanuit cultuurhistorie.***
- *Kroonjuwelen cultureel erfgoed* (p. 73): Binnen de topgebieden is een beperkt aantal gebieden of elementen benoemd met een zeer gave, kwetsbare cultuurhistorische samenhang, die door hun unieke karakter bepalend zijn voor de identiteit van een plek. Voor deze kroonjuwelen is de bescherming gericht op behoud van de uitzonderlijke kwaliteit. Vanwege het unieke karakter kunnen de kroonjuwelen ook een toeristische waarde hebben. ***Ruimtelijke ontwikkelingen die strijdig zijn met het cultuurhistorisch belang zijn in principe niet mogelijk.***
- *Landgoederen* (p. 74): Landgoederen dragen bij aan de landschappelijke en recreatieve kwaliteit van hun omgeving. Een vrije ligging en zichtassen zijn daarbij belangrijk. Voor bescherming van de relatie tussen het landgoed en de omgeving van het landgoed is door Zuid-Holland de landgoedbiotoop ontwikkeld. ***Bij ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van een landgoedbiotoop moet rekening worden gehouden met de kwaliteiten ervan.***

- *Landgoederenzones*(p. 74): Deze zones bestaan uit 3 of meer landgoedbiotopen, restanten van buitenplaatsen en buitenplaatsen zonder biotoop, alsmede aangrenzende gebieden die bijdragen aan het buitenplaatskarakter van het gebied: ruime, groene woonwijken, meestal villawijken, en allerlei groengebieden. **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.**
- *Ecologische hoofdstructuur*(p. 76): De Ecologische Hoofdstructuur bestaat uit de bestaande bos- en natuurgebieden, landgoederen, nieuwe natuurgebieden, robuuste ecologische verbindingen, de grote wateren en de Noordzee. De Ecologische Hoofdstructuur op het land is als natuurgebied op de functiekaart (globaal) weergegeven. De exacte begrenzing is aangegeven op kaart 3 van de Verordening. **Op (ruimtelijke) ontwikkelingen in de Ecologische Hoofdstructuur is het 'nee, tenzij'-regime en het compensatiebeginsel van toepassing.**
- *Weidevogelgebieden en overige natuurwaarden* (p. 77): Ook buiten de bovengenoemde natuur(gebieden) zijn er veel natuur- en landschapswaarden in het landelijk gebied. Vaak zijn die kleinschaliger of hangen ze samen met andere functies, zoals weidevogels afhankelijk zijn van de aanwezigheid van de grondgebonden veehouderij. De belangrijke weidevogelgebieden in het landelijk gebied zijn op de functiekaart en kaart 4.8.4 opgenomen. Voor de overige kleinschalige karakteristieke natuur- en landschapswaarden is de gemeente het aangewezen niveau om de bescherming via het bestemmingsplan te regelen. **Zowel de belangrijke weidevogelgebieden als de karakteristieke landschapselementen vallen onder het compensatiebeginsel.**

De Visie 2020 (hoofdstuk 4) formuleert o.a. de volgende doelstellingen ten aanzien van de hoofdpogave 'Stad en land verbonden' (paragraaf 4.9):

- *Provinciaal landschap* (p. 80-81): Het accent ligt op integrale bescherming en gebiedsontwikkeling. Ze worden gevrijwaard van verstedelijking. (...) De ontwikkelingsopgave is veelzijdig. Voorop staat vergroting van de recreatieve bruikbaarheid en aantrekkelijkheid van het landschap. **Een aanzienlijke verbetering van de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de gebieden is een voorwaarde voor een goede relatie met de omringende steden.** Een fijnmazig verbindend recreatief netwerk van wandel- en fietspaden en vaarroutes moet hieraan bijdragen.
- *Grotere eenheden stedelijk groen* (p. 82): De grotere eenheden stedelijk groen vervullen een essentiële functie voor het leef- en vestigingsklimaat in de stad (recreatie, sport, natuur). Dit belang neemt toe met een verstedelijkingsopgave die grotendeels op binnenstedelijke intensivering is gericht. De provincie beschouwt daarom de grotere eenheden stedelijk groen als onderdeel van de groenstructuur en streeft ernaar deze beter in te bedden in de samenhangende groenstructuur. **Ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk mits behoud van de groene functies en kwaliteiten voorop staat.**
- *Het verbindend recreatief netwerk* (p. 82): De verbinding tussen de verschillende groengebieden is van wezenlijk belang voor het welslagen van de Zuidvleugelgroenstructuur. Het gaat om het voltooiën van een compleet netwerk van recreatieve verbindingen tussen de provinciale landschappen, de regioparken, de stedelijke parken en de woonwijken en centra van het stedelijk gebied. Aantrekkelijke fiets- en voetpaden, wegen en vaarroutes dienen het samenbindend netwerk van de gehele groenstructuur te vormen. Waterwegen vormen in het waterrijke Zuid-Hollandse landschap een belangrijk onderdeel van het verbindend recreatief netwerk. Ze zijn vaak te combineren met fiets- en voetpaden en hebben in veel gevallen een grote cultuurhistorische waarde. Binnenstedelijk groen moet zonder hinderlijke barrières aansluiten op het buitenstedelijk groen, zodat er aantrekkelijke stad-land verbindingen ontstaan. **Nieuwe infrastructuur wordt zo aangelegd dat barrièrewerking in stad-land verbindingen zoveel mogelijk wordt voorkomen.**

Compensatiebeginsel natuur, recreatie en landschap (pp. 77-78)

In een dynamische omgeving is het niet te vermijden dat er toch plannen ontwikkeld worden die inbreuk doen op te beschermen waarden. In het algemeen wordt er bij ontwikkelingen gevraagd om een goede landschappelijke inpassing. Voor een aantal categorieën gebieden wordt daarboven compensatie van het verlies aan waarden geëist. In Zuid-Holland gaat het dan om

- de Ecologische Hoofdstructuur;
- de belangrijke weidevogelgebieden;
- de recreatiegebieden in de Zuidvleugel;
- de karakteristieke landschapselementen.

In deze gebieden zijn geen nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen toegestaan die een significant negatief effect hebben op de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied tenzij daarmee een groot openbaar belang gediend is en er geen reële alternatieven voorhanden zijn. In dat geval moet de schade zoveel mogelijk beperkt worden door het treffen van mitigerende maatregelen en moet de resterende schade gecompenseerd worden. In het algemeen vindt de compensatie plaats:

- i. aansluitend aan of nabij het aangetaste gebied, met dien verstande dat een duurzame situatie ontstaat;
- ii. door realisering van kwalitatief gelijkwaardige waarden of fysieke compensatie op afstand van het gebied als fysieke compensatie aansluitend aan of nabij het gebied niet mogelijk is, of
- iii. op financiële wijze als zowel fysieke compensatie als compensatie door kwalitatief gelijkwaardige waarden op korte termijn redelijkerwijs onmogelijk is.

De compensatieverplichting voor gebieden in de Ecologische Hoofdstructuur is conform de AMvB Ruimte geregeld in artikel 5 van de verordening. Het compensatiebeginsel is niet van toepassing op ontwikkelingen binnen het huidige agrarische grondgebruik in belangrijke weidevogelgebieden (zoals intensivering van het graslandgebruik, de aanleg van kavelpaden, slootdempingen, ruwvoederteelt en de nieuwbouw of uitbreiding van boerderijen), op de vestiging of uitbreiding van (zeer) intensieve vormen van dagrecreatie in recreatiegebieden (mits wordt voldaan aan de voorwaarden in art 3 van de verordening) en op de aantasting van karakteristieke landschapselementen voor zover gelegen binnen de bebouwingscontouren of agrarische bouwpercelen.

In het gehele landelijke gebied komen karakteristieke landschapselementen voor die beschermd moeten worden. Door de kleinschaligheid is het bestemmingsplan het aangewezen planniveau om daarvoor het compensatiebeginsel vast te leggen.

De wijze waarop het compensatiebeginsel bij (ruimtelijke) ingrepen in de EHS, belangrijke weidevogelgebieden, recreatiegebieden en karakteristieke landschapselementen moet worden toegepast en de stappen die in een compensatieprocedure moeten worden doorlopen, staan in de provinciale beleidsregel 'Compensatie Natuur, en Landschap Zuid-Holland (1997)'.

Kwaliteitsambities

De kwaliteitskaart die bij de Provinciale Structuurvisie hoort wordt gepositioneerd als een *'middel om vooraan het planproces een integrale afweging te maken die de ruimtelijke kwaliteit ten goede komt'* (p. 83). Bij de kaart zijn o.a. de volgende doelstellingen geformuleerd:

III Historische landgoederen in de binnenduinrand (p. 85)

- Versterking van de afwisseling tussen beboste strandwallen met landgoederen en buitenplaatsen en de open strandvlakten.
- Verbetering van de kwaliteit van het ensemble van het landhuis, bijgebouw, tuin en park en de herkenbaarheid van het landgoed in het landschap.
- Vergroten van de herkenbaarheid van de landgoederenzone als samenhangend geheel

VIII Weg door stad en land - *Snelweg* (p. 85), o.a.

- Snelwegen maken daar waar de weg het stedelijk gebied doorkruist integraal onderdeel uit van de stad. Nieuwe ontwikkelingen langs de weg dragen bij aan een afwisselende, herkenbare en functionele stedelijke rand langs de snelweg. Ontwikkelingen zorgen voor een voorkant naar de weg toe.
- Daar waar de snelweg tegelijkertijd de rand van een stad vormt, is extra aandacht voor de kwaliteit van de stadsrand, waaronder doorgaande verbindingen tussen stad en ommeland.
- Buiten het stedelijk gebied doorsnijdt de snelweg het landschap zonder functionele, logistieke interactie met dit landschap.
- Een visuele relatie tussen weg en omgeving is gewenst; Vanaf de snelweg zijn de omringende landschappen en kruisingen met landschappelijke hoofdstructuren beleefbaar.
- Ontwikkelingen aan de snelweg zijn altijd integrale gebiedsopgaven. Daarbij wordt specifieke aandacht gevraagd voor:
 - Verknoping met andere manieren van vervoer en het onderliggend wegennet
 - Verminderen van de barrièrewerking van wegen voor doorgaande recreatieve verbindingen
 - Doorgaande ecologische verbindingen

VIII Weg door stad en land – *N-weg* (p. 86), o.a.

- Nieuwe infrastructuur wordt aangelegd als een logische verbinding van A naar B die ook na langere tijd nog begripbaar is.
- Bij nieuwe infrastructuur beweegt de weg waar mogelijk mee met de hoofdrichting van het landschap.
- Nieuwe of aan te passen infrastructuur wordt altijd beschouwd als een integrale gebiedsopgave inclusief inpassingsvraagstukken. Onder inpassing wordt naast ligging in het landschap ook verstaan; omgaan met doorlopende landschappelijke structuren, logische oplossingen voor doorgaande recreatieve verbindingen en behoud van gebruikswaarde van het omliggend gebied.
- Waar N-wegen landschappelijke hoofdstructuren kruisen, bijvoorbeeld vaarten, dient de landschappelijke lijn als afzonderlijke structuur zichtbaar en herkenbaar te blijven (door bijvoorbeeld een brug). Deze 'contactpunten' worden met zorg ontworpen en komen terug in de beeldkwaliteitsparagraaf.

X Water als structuurdrager (p. 92), o.a.

- Een beleefbaar waterstelsel als dragende structuur van Zuid-Holland: verbeteren van de zichtbaarheid, toegankelijkheid, en uitstraling van het water.
- De (provinciale en historische) vaarwegen krijgen de uitstraling van regionale landschappelijke dragers door een doorgezette eenheid van inrichting van de oevers en begeleidende beplanting en door de vormgeving van kruisende infrastructuur. Aandacht voor zicht op en vanaf het water.
- Als ontwikkelingen plaatsvinden aan kanalen en vaarten buiten het stedelijk gebied, dan dragen deze bij aan versterking van hun rustige en voorname karakter, behoud en versterking van erfgoed als identiteitsdragende en herstel van continuïteit (ook aanliggend landschap) waar nodig.
- Bewaken en herstellen van continuïteit van landschappelijke structuurdragende als veenstromen, kanalen of -dijken waar nodig.

XII Kwaliteit van de stads- en dorpsrand (p. 93)

- Ontwikkelingen aan de stads- of dorpsrand dragen bij aan het realiseren van een rand met overgangskwaliteit.

XV Gevarieerd en verbindend vrijetijdslandschap - *Vrijetijdslandschap en provinciale landschappen in het bijzonder* (p. 96):

- Ontwikkeling tot een samenhangend, gevarieerd, verbindend en aantrekkelijk stelsel van gebieden en routes op de schaal van de provincie door:
 - o Voorkomen van (nieuwe) obstakels in het recreatief netwerk door bijvoorbeeld verbreding en aanleg van wegen of nieuwe woonlocaties.
 - o Opheffen van barrièrewerking door het waar mogelijk toevoegen van openbare verbindingen en routes.
- Inzet van de provincie richt zich vooral op nieuwe ontwikkelingen in de provinciale landschappen: toegankelijke en multifunctionele landschappen in de nabijheid van de stad met een hoge gebruiks- en belevingswaarde.

XV Gevarieerd en verbindend vrijetijdslandschap - *Fiets-, wandel- en vaarroutes* (p. 96)::

- Sterke verbinding stad-land door een aansluitend routenetwerk voor fietsen, varen en wandelen. De basis van een regionaal fijnmazig netwerk wordt gevormd door de langeafstandroutes aangevuld met stadlandverbindingen en de recreatietransferia. Maaswijdte routenetwerk: wandelaars 0.5 km, fietsers 2 km. Dit netwerk verbindt tevens het Zuid-Hollandse vrijetijdslandschap met omliggende provincies
- Uitwerking van de regionale recreatieve bereikbaarheid naar routes en bestemmingen (transferia, poorten en toeristische overstappunten) vormt de basis voor het planologisch mogelijk maken van recreatieve ontwikkelingen rond de knooppunten. Voor de uitbreiding van recreatieve voorzieningen wordt waar mogelijk gebruik gemaakt van cultuurhistorisch erfgoed, maar kunnen ook nieuwe bijzondere locaties worden toegevoegd.

XV Gevarieerd en verbindend vrijetijdslandschap - *Stedelijk groen/recreatiegebieden* (p. 97):

- Verbinden van het stedelijk groen (binnen en buiten de contour) door middel van recreatieve doorgaande routes die aansluiten op het recreatief routenetwerk.
- Ontwikkelingen dragen bij aan het verbeteren van de kwaliteit ter plaatse en de samenhang tussen het binnenstedelijk en buitenstedelijk groen.
- Ontwikkelingen vergroten de diversiteit in ruimtelijke inrichting en programma tussen de verschillende recreatie- en groengebieden. Deze diversiteit is gebaseerd op de ligging ten opzichte van het stedelijk weefsel, de recreatievraag, de landschappelijke kenmerken ter plaatse en de ligging ten opzichte van andere stedelijk groen. Het aanbod wordt hierdoor specifiek en sterker verbonden met de Zuid-Hollandse kwaliteiten.
- Waar nodig en mogelijk toevoegen van nieuw stedelijk groen of recreatiegebied.

XVI Identiteitsdragers van Zuid-Holland (p. 97):

- Ontwikkelingen dragen bij aan het behoud van de uitzonderlijke kwaliteit van de identiteitsdrager, het leesbaar houden van het verhaal dat deze oriëntatiepunten in tijd en ruimte vertellen.
- In standhouden en versterken van de beleefbaarheid van de identiteitsdragers met aandacht voor bereikbaarheid en toegankelijkheid van de gebieden.

Bijlage 2: Extract uit Verordening Ruimte

Provinciale Staten van Zuid-Holland. (2012), *Visie op Zuid-Holland: Verordening Ruimte, Actualisering 2011.*

In onderstaande samenvatting zijn de relevante passages voor het onderwerp 'Ruimtelijke kwaliteit' uit de actuele versies van de 'Visie op Zuid-Holland' (Verordening Ruimte) overgenomen. Daar waar zinsneden in het bijzonder ook van toepassing zijn op de inpassing van de Rijnlandroute, is dit aangegeven met gecursiveerde/vetgedrukte tekst.

Artikel 5 Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

Lid 2 overige nieuwe natuur, zoekgebied of ecologische verbinding

Bestemmingsplannen voor gronden die op kaart 3 zijn aangeduid als overige nieuwe natuur, zoekgebied of ecologische verbinding **wijzen geen bestemmingen aan die de instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van deze gebieden significant beperken.**

Lid 4 specifieke ontheffing EHS bij groot openbaar belang

Gedeputeerde Staten kunnen op basis van het 'nee, tenzij' principe ontheffing verlenen van het bepaalde in lid 1 en 2 en daarbij zonodig de Ecologische Hoofdstructuur zoals aangeduid op kaart 3 te herbegrenzen als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

- a. er is sprake van een groot openbaar belang;
- b. er zijn geen reële andere mogelijkheden en
- c. de negatieve effecten worden zoveel mogelijk beperkt en de overblijvende effecten worden gecompenseerd.

Onder 'groot openbaar belang' wordt in ieder geval verstaan de veiligheid, de drinkwatervoorziening, de plaatsing van installaties voor de opwekking van elektriciteit met behulp van wind-, water- of zonneenergie of de plaatsing van installaties voor de opsporing, winning, opslag of het transport van olie en gas.

Lid 5 compensatieregeling

Bij compensatie, zoals bedoeld in lid 4 onder c, moeten in ieder geval de volgende voorwaarden in acht worden genomen:

- a. **de compensatie leidt niet tot een nettoverlies van areaal, samenhang en kwaliteit van de wezenlijke kenmerken en waarden;**
- b. de compensatie vindt plaats:
 - i. aansluitend aan of nabij het aangetaste gebied, met dien verstande dat een duurzame situatie ontstaat;
 - ii. door realisering van kwalitatief gelijkwaardige waarden of fysieke compensatie op afstand van het gebied als fysieke compensatie aansluitend aan of nabij het gebied niet mogelijk is, of
 - iii. op financiële wijze als zowel fysieke compensatie als compensatie door kwalitatief gelijkwaardige waarden op korte termijn redelijkerwijs onmogelijk is.

Artikel 13 Molenbiotoop

Lid 1 molenbiotoop

Bestemmingsplannen voor gronden gelegen binnen de molenbiotoop van traditionele windmolens, zoals aangeduid op kaart 11, **moeten de vrije windvang en het zicht op de molen voldoende garanderen.** Daartoe worden in de bestemmingsplannen regels opgenomen die voldoen aan de volgende voorwaarden:

- a. binnen de straal van 100 meter, gerekend vanuit het middelpunt van de molen, mag geen nieuwe bebouwing worden opgericht of beplanting aanwezig zijn, hoger dan de onderste punt van de verticaal staande wiek;
- b. binnen de straal van 100 tot 400 meter, gerekend vanuit het middelpunt van de molen, moet wat betreft nieuwe bebouwing en beplanting het volgende zijn geregeld:
 - i. Als de molen is gelegen in het gebied buiten de bebouwingscontouren (zoals aangegeven op kaart 1) mag de maximale hoogte niet meer bedragen dan 1/100ste van de afstand tussen bouwwerk en beplanting en het middelpunt van de molen, gerekend met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wiek (1 op 100-regel).
 - ii. Als de molen is gelegen in het gebied binnen de bebouwingscontour (zoals aangegeven op kaart 1) mag de maximale hoogte van bebouwing en beplanting niet hoger zijn dan 1/30ste

- van de afstand tussen bouwwerk en beplanting en het middelpunt van de molen, gerekend met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wiek (1 op 30-regel).
- iii. Als de onder i en ii bedoelde molenbeschermingszone zowel binnen als buiten de bebouwingscontour is gelegen, dan geldt het volgende:
- Molen binnen de bebouwingscontour: Binnen en tot de bebouwingscontour geldt de 1 op 30-regel. De toegepaste bebouwings- en beplantingshoogte op deze grens wordt buiten de bebouwingscontour horizontaal doorgetrokken tot daar, waar op grond van de berekening voor een molen buiten de bebouwingscontour een grotere hoogte kan worden toegestaan (1 op 100-regel, gerekend met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wiek).
 - Molen buiten de bebouwingscontour: Tot de bebouwingscontour geldt de 1 op 100-regel, gerekend met de hoogtemaat van de onderste punt van de verticaal staande wiek. De toegestane bebouwings- en beplantingshoogte op deze grens is het vertrekpunt voor de 1 op 30-lijn (vanaf dit punt moet een schuine lijn worden getrokken met een stijging van steeds 1 meter hoogte per 30 meter afstand).

Lid 2 uitzondering voor situaties met bestaande beperkingen

In afwijking van het bepaalde in lid 1 onder b is het oprichten van nieuwe bebouwing mogelijk als:

- a. er sprake is van een situatie waarin vrije windvang en het zicht op de molen al beperkt zijn door bebouwing, zolang de vrije windvang en het zicht op de molen niet verder worden beperkt, óf:
- b. zeker is gesteld dat de belemmering van de windvang en het zicht op de molen door maatregelen elders in de molenbeschermingszone worden gecompenseerd.

Artikel 14 Landgoed- en kasteelbiotoop

Lid 1 bescherming landgoed- en kasteelbiotoop

Bestemmingsplannen die nieuwe ontwikkelingen mogelijk maken voor gronden gelegen binnen de biotoop van de afzonderlijke landgoederen en kastelen/kasteelruïnes welke zijn weergegeven op kaart 12, **dienen de waarden van de landgoed- en kasteelbiotoop te beschermen, en waar mogelijk gericht te zijn op verbetering en versterking van de kwaliteit van het landgoed of het kasteel en hun biotoop.**

Lid 2 beeldkwaliteitsparagraaf

Een bestemmingsplan dat een nieuwe ontwikkeling mogelijk maakt voor gronden gelegen binnen de biotoop van een landgoed of een kasteel/kasteelruïne dient een beeldkwaliteitsparagraaf te bevatten, waarin het effect van deze ontwikkeling op de landgoed- of kasteelbiotoop wordt beschreven. Naast de analyse van de cultuurhistorische kwaliteiten en waarden van het landgoed of het kasteel gaat deze paragraaf in op de wijze waarop de kenmerken en waarden van de landgoed- of kasteelbiotoop beschermd of versterkt worden. Het gaat in ieder geval om de volgende kenmerken en waarden:

1. de (historische) buitenplaats, bestaande uit het hoofdhuis met bijgebouwen en het bijbehorende park of tuin, of het kasteel of kasteelterrein in de vorm van ruïne, muurrestanten, één of meer bijgebouwen, omgracht terrein, alsmede de functionele en visuele relaties tussen de verschillende onderdelen;
2. de basisstructuur waaraan het landgoed of de kasteel/kasteellocatie bewust direct is gekoppeld: een weg, een waterloop, of beide of in geval van een buitenplaats ook indirect door middel van zichtlijnen;
3. het blikveld: de vrije ruimte die nodig is om de historische buitenplaats of het kasteel in het landschap te herkennen; Naast deze kenmerken en waarden kunnen er voor zowel de landgoed- als de kasteelbiotoop afzonderlijke kenmerken en waarden aan de orde zijn.

Lid 3 afwijkingsmogelijkheid

Afwijking van het bepaalde in lid 1 is slechts mogelijk indien sprake is van bouwmogelijkheden in het vigerende bestemmingsplan **of indien sprake is van een groot openbaar belang en er geen reële andere mogelijkheid is.** De toelichting van het bestemmingsplan moet hierover een verantwoording bevatten.

Toelichting bij landgoedbiotoop:

Uitgangspunt bij de bescherming van de biotoopwaarden is een 'nee, tenzij'-beleid: dat wil zeggen er zijn geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, tenzij gericht op de verbetering en versterking van de kwaliteit van het landgoed, de kasteel/de kasteellocatie en de biotoop. Daarbij gaat het met het oog op de exploitatie van het landgoed of het kasteel/de kasteellocatie ook om behoud door ontwikkeling. Nieuwe ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die (nog) niet mogelijk waren in het tot dan toe vigerende bestemmingsplan. In het kader van het 'nee, tenzij'-beleid zijn er geen bouwwerken toegestaan die de biotoopwaarden aantasten en wordt de ruimte vrij en open gehouden. Ook andere nieuwe ontwikkelingen, zoals de aanleg van groen/ vijvers, infrastructuur en dergelijke dienen de waarden van de biotoop niet aan te tasten en dienen gericht te zijn op behoud, verbetering en/of versterking van de kwaliteit van die waarden. Voorts dient, voor zover van toepassing, rekening te worden gehouden met eisen vanuit de wettelijke bescherming van specifieke onderdelen van de biotoop op grond van de Monumentenwet, Wet op de Archeologische Monumentenzorg, Natuurbeschermingswet en dergelijke.

Bijlage 3: Kritische analyse van het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP)

Provinciale Staten van Zuid-Holland. (2004). *Beheerst groeien: Provinciaal verkeer- en vervoerplan 2002-2020*.

Provinciale Staten van Zuid-Holland. (2012). *Visie op Zuid-Holland: Provinciale Structuurvisie, Actualisering 2011*.

In onderstaande samenvatting zijn de relevante passages voor de Rijnlandroute uit het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan overgenomen en geanalyseerd.

Samenvatting

Kaarten

De huidige N206 is op kaart 13 aangegeven als onderdeel van het regionale wegennet¹.

De geprojecteerde verbinding tussen A4 en A44 is op kaart 12 aangegeven als onderdeel van het randstedelijk wegennet² en op kaart 14 aangegeven als 'OWN+', net als de verbinding Katwijk-A44.

Definities

De categorie OWN+ is een nieuwe wegcategorie, die het gevolg is van een beleidskeuze: **Een fysiek samenhangend netwerk in 2020: own+**

In 2020 kan de nu niet adequate aansluiting tussen het hoofdwegennet (hwn) en het onderliggend wegennet (own) aanmerkelijk zijn verbeterd. Daartoe presenteert de provincie Zuid-Holland een logisch samenhangend en klantgericht netwerk: het onderliggend wegennet plus (own+). Dit zijn regionale wegen die niet alleen een gebiedsontsluitende functie hebben maar ook een verbindende functie. Het own+net is naar de mening van de provincie Zuid-Holland nodig om het totale wegennetwerk (hoofdwegennet en onderliggende wegennet) in zijn geheel beter te laten functioneren. Capaciteitsproblemen doen zich nu vooral voor bij de aansluitingen van de netten op elkaar. Oorzaak hiervan is de geringe capaciteit van het onderliggend wegennet in verhouding tot het hoofdwegennet. Het onderliggend wegennet kan daardoor haar verbindende functie niet adequaat vervullen. (p. 9).

Bij de categorie OWN+ hoort de volgende omschrijving (p. 35): **Onderliggend wegennet plus (own+):** *Wegen met een sterke randstedelijke en regionale functie. Deze wegen kennen een ongehinderde doorstroming met een maximumsnelheid van 80 km/uur. Gelijkvloerse kruisingen zijn op dit type weg mogelijk. Bij een verkeersaanbod van meer dan circa 25.000 auto's per dag zal dit type in de regel vormgegeven moeten worden als 2x2 wegen; eventueel met betonnen middenberm en/of parallelweg. Zolang er sprake is van een geringer aanbod van verkeer (minder dan 25.000 auto's per dag) kunnen deze wegen worden uitgevoerd met 2x1 rijstrook plus parallelwegen. Dit is een nieuwe categorie.*

Kwaliteitseisen

Voor de diverse wegcategorieën zijn kwaliteitseisen gesteld (pp. 34-35):

Om de bereikbaarheidskwaliteit van verbindingen te kunnen bepalen volstaat één uniforme norm niet. Al naar gelang de functie van de specifieke verbinding worden verschillende kwaliteitsniveaus onderscheiden, bijvoorbeeld voor een randstedelijke of een regionale verbinding. Aan de hand van deze kwaliteitsniveaus kan worden bepaald over welke wegen het verkeer behorend bij verschillende schaalniveaus kan worden toebedeeld. Deze bereikbaarheidskwaliteiten betreffen een jaargemiddelde in het drukste spitsuur.

Voor elk van de schaalniveaus is in een tabel de kwaliteitsnorm opgenomen (p. 35). Voor wegverbindingen op regionaal niveau wordt een minimale trajectnelheid van 40 km/h nagestreefd, voor wegverbindingen op randstedelijk niveau wordt een minimale trajectnelheid van 60 km/h nagestreefd.

¹ Regionaal niveau: wegen van belang voor de ontsluiting cq bereikbaarheid van een regio (Duin en Bollenstreek, Hoekse Waard, etc) als geheel. In de regel bedient dit niveau verkeer met afstanden van 10 tot 30 km (p. 34)

² Randstedelijk niveau: wegen van belang voor de interne bereikbaarheid van de Deltametropool en de afzonderlijke vlegels. In de regel bedient dit niveau verkeer over afstanden van 30 tot 80 km (p. 34).

Tabel 3: Bereikbaarheidskwaliteiten

Schaalniveau	Indicatie ritlengte	Trajetsnelheid (tussen stations of aansluitingen HWN)	Huidig aanbod (hoofddeel van de rels)	Voor- natransport (met lagere traject-snelheid)
(Inter)nationaal	80 – 300 km	> 100 km/h	HSL/IC; HWN	Regionale OV-, fiets- en autonetwerken
Randstedelijk	30 – 80 km	> 60 km/h	IC/snelrein; HWN	Agglomeratieve OV-, fiets- en autonetwerken
Regionaal	10 – 30 km	> 40 km/h	Snelrein/stoptrein/snelbus; HWN/OWN	Agglomeratieve OV-, fiets- en autonetwerken
Agglomeratief	3 – 10 km	> 25 km/h	Stoptrein/bus/tram/metro; (Stedelijk) HWN/OWN; Fiets (> 15 km/h)	Lokale OV-, fiets- en autonetwerken
Lokaal	0 – 3 km	> 15 km/h	Fiets	Lokaal fietsnetwerk

Probleemstelling

In de toelichting en uitwerking van het PVVP is het volgende opgenomen (p. 104):

Het oost-west autoverkeer tussen de A4 en het zuidelijk deel van de Duin- en Bollenstreek maakt thans gebruik van de overbelaste route N206 door Leiden (Churchillaan / dr. Lelylaan). De intensiteit is dusdanig hoog dat op deze routes ernstige doorstromings- en bereikbaarheidsproblemen optreden.

Verder is er langs de gehele route sprake van een leefbaarheidprobleem (geluidshinder, moeilijke oversteekbaarheid). Veel verkeer zoekt een andere (sluip)route door Leiden, Oegstgeest of Voorschoten, met alle doorstroming- en leefbaarheidproblemen van dien.

Ook na de aanleg van de RijnGouweLijn zullen zowel de verkeersafwikkeling als de leefbaarheid in Leiden Zuid verre van optimaal zijn. Verbetering van deze situatie is noodzakelijk.

Er zijn drie mogelijkheden voor een nieuwe verbinding ten zuid-westen van Leiden:

1. *Uitvoeren als deel van het nationaal netwerk.*
2. *Als regionale weg.*
3. *Of opwaarderen en aanpassen van de route via de Churchillaan in Leiden Zuid.*

Indien gekozen wordt voor een nieuwe verbinding ten zuid-westen van Leiden tussen de A4 en A44, ligt een uitvoering met een hoog doorstromingsprofiel (dus minimaal own+) voor de hand. Evenals een doorkoppeling met de N11-oost, al of niet via ontvlechting van de verkeersstromen op de A4. Vooral de gebrekkige kwaliteit van de bereikbaarheid in oost-west richting is daarmee gediend.

Op korte termijn zullen maatregelen worden getroffen om de huidige capaciteit van de N206 op het traject A4 – Katwijk zo optimaal mogelijk te benutten. Verbreding van de N206 (Katwijk – Transferium) lijkt desalniettemin niet te vermijden. De definitieve oplossing van het verkeersvraagstuk op dit deel van de N206 kan echter niet geïsoleerd worden beschouwd. De kwestie zal in nauwe samenhang met het vraagstuk van de oost-west-problematiek in de Leidse regio moeten worden gezien, als ook met de eventuele bebouwing van de locatie Valkenburg.

Kritische analyse

- Zowel wat betreft verkeersafwikkeling en leefbaarheid wordt de situatie al in 2002 als problematisch beschouwd en verbetering van beide wordt als noodzakelijk gezien, met name in Leiden Zuid. De oplossing zal dus een belangrijke verbetering moeten zijn vergeleken met de toenmalige situatie om te voldoen aan de doelstelling van het PVVP. Dat is zowel verkeerskundig als qua leefbaarheid NIET het geval voor het gekozen alternatief.
- In het PVVP is geen definitieve oplossingsrichting vastgelegd. Zowel een nieuwe nationale of regionale verbinding als een opwaardering van de bestaande verbinding wordt als optie genoemd. Aangezien de Rijnlandroute als zodanig niet in nationale infrastructuurplannen voorkomt, en op nationaal niveau als onderdeel wordt gezien van een integrale regionale ruimtelijke opgave, is uitvoering als nieuwe nationale verbinding niet meer aan de orde. Belangrijk is te constateren dat alleen voor een NIEUWE verbinding een uitvoering als (minimaal) OWN+ wordt voorzien (gemiddelde trajectsnelheid minimaal 60 km/u) en voor een opwaardering van de N206 de status van OWN wordt gehandhaafd (gemiddelde trajectsnelheid minimaal 40 km/h). Dat betekent dat een acceptabele reistijd Katwijk-A4 (ca. 10 km) voor een nieuwe verbinding niet meer dan 10 minuten mag zijn, en voor een verbeterde bestaande verbinding niet meer

dan 15 minuten. Zowel CA als ZnB voldoen aan de norm voor OWN+, en ZnB-A zit maar beperkt boven de norm voor OWN, terwijl verdere optimalisaties daarvoor zeker nog denkbaar zijn.

- Het PVVP doet ook een uitspraak over de gewenste functie van OWN+: het zijn wegen die zowel ontsluitend als verbindend zijn. Met andere woorden: doorgaand verkeer moet goed kunnen doorstromen én aanliggende bestemmingen moeten goed ontsloten zijn. Wanneer deze criteria worden toegepast op ZnB moet de conclusie worden getrokken dat deze tussen de A4 en knoop Leiden-West deze dubbele functie NIET waarmaakt: uitsluitend doorgaand verkeer wordt gefaciliteerd; zowel Voorschoten als Leiden-Zuid/Stevenshof zijn niet ontsloten op het tracé. En toegepast op CA moet geconcludeerd worden dat deze de dubbele functie juist uitstekend vervult. Het door de provincie gehanteerde argument dat CA niet geschikt zou zijn omdat er vermenging van lokaal en doorgaand verkeer plaatsvindt is niet steekhoudend, omdat deze vermenging juist de bedoeling is van OWN+!

Conclusie:

De keuze voor ZnB als voorkeursalternatief is op basis van het PVVP niet te onderbouwen. Een keuze voor ofwel een geoptimaliseerde ZnB-A ofwel een verdergaande verbetering van het bestaande tracé kan wel worden onderbouwd.

Bijlage 4: Analyse van de verkeersprognoses

Onderstaande tabel zet de verkeersintensiteiten op de huidige N206 door Leiden (Dr. Lelylaan en Churchilllaan) uit diverse bronnen naast de cijfers die de provincie hanteert als onderbouwing voor nut- en noodzaak van de Rijnlandroute.

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

	Lelylaan-Noord (t.h.v. Vierlinglaan)		Lelylaan-Zuid (t.h.v. Churchillbrug)		Churchilllaan-Noord		Churchilllaan-Zuid	
	<i>absoluut</i>		<i>absoluut</i>		<i>absoluut</i>		<i>absoluut</i>	
Telling 1990 (Gemeente Leiden)					25.000		17.000	
Telling 2000 (Gemeente Leiden)	ca. 22.000				ca. 28.000		19.200	
Basis 2008 (RVMK)	23.200		25.000		28.500		20.500	
Telling 2010 (Gemeente Leiden)	24.400				29.000		21.000	
	Lelylaan-Noord (t.h.v. Vierlinglaan)		Lelylaan-Zuid (t.h.v. Churchillbrug)		Churchilllaan-Noord		Churchilllaan-Zuid	
	<i>absoluut</i>	<i>Groei t.o.v. 2008 (%)</i>	<i>absoluut</i>	<i>Groei t.o.v. 2008 (%)</i>	<i>absoluut</i>	<i>Groei t.o.v. 2008 (%)</i>	<i>absoluut</i>	<i>Groei t.o.v. 2008 (%)</i>
Referentie 2020	34.200	47%	35.100	40%	41.200	45%	31.900	56%
ZnB A 2020	38.200	65%	39.500	58%	47.600	67%	38.200	86%
ZnB 2020	27.000	16%	27.200	9%	34.600	21%	24.500	20%
CA 2020 maaiveld	15.200	-34%	24.100	-4%	13.600	-52%	8.200	-60%
Referentie 2030	38.100	64%	39.200	57%	45.700	60%	34.200	67%
ZnB 2030	29.900	29%	30.200	21%	38.000	33%	26.200	28%
CA 2030 maaiveld	ca. 17.000	-27%	ca. 27.000	8%	ca. 15.100	-47%	ca. 8.800	-57%

Conclusie:

In de twintig jaar tussen 1990 en 2010 is de werkelijke verkeersgroei op de N206 door Leiden (meetpunt Churchilllaan-Noord) ca. 25% geweest.

Volgens de verkeersprognoses van de provincie groeit het verkeer in de komende 10 jaar nog met 45%, en in de komende 20 jaar met 60%. Dat zijn, afgezet tegen de historie, volstrekt onrealistische cijfers. Zelfs met de aanleg van Zoeken naar Balans groeit het verkeer op de N206 door Leiden volgens de provincie tot 2020 nog met 30% ten opzichte van 2008. Dat betekent dat de bestaande infrastructuur van de N206 hoe dan ook moet worden aangepast om die verkeersvolumes te verwerken (immers: de beperkte doorstroming is *nu* al een probleem).

Als de meer realistische groeicijfers van 1990-2010 worden geëxtrapoleerd naar 2030 is de capaciteit van de (aangepaste) N206 voldoende om die groei op te vangen. De bewering van de provincie dat de leefbaarheid in Leiden zou verbeteren door aanleg van Zoeken naar Balans is niet op feiten gestoeld, immers het verkeer neemt nog steeds toe ten opzichte van de huidige situatie, met toename van de huidige problemen t.a.v. geluidsoverlast, luchtverontreiniging en barrièrewerking.

De enige manier om structureel de leefbaarheid langs de N206 door Leiden te verbeteren (een expliciete doelstelling van de Rijnlandroute!) is ondertunneling van het tracé (waarbij dan uiteraard de juiste maatregelen moeten worden genomen om de luchtverontreiniging bij tunnelmonden tegen te gaan)

Bijlage 5: Ontbreken nulplusalternatief vertroebelt zicht op beperkte toegevoegde waarde Rijnlandroute

De MKBA Rijnlandroute vergelijkt de twee eindbeeldvarianten Zoeken naar Balans en Churchill Avenue met een nulvariant waarin geen enkele infrastructurele maatregel wordt genomen in de komende 100 jaar. Een fatsoenlijke nulplusvariant ontbreekt, en daardoor wordt gemaskeerd dat het aanleggen van nieuwe infrastructuur helemaal niet zo'n groot economisch effect heeft als wordt gesuggereerd in de MKBA.

Het is onwaarschijnlijk dat als de Rijnlandroute er niet komt zoals voorgesteld in de plannen van de provincie, dat helemaal geen maatregelen worden genomen. Zo is al voorzien dat:

- de Tjalmaweg wordt verdubbeld (is al besloten en er is geld voor gereserveerd)
- KLW wordt aangepast (er is daarvoor geld gereserveerd in het provinciale MIP)
- ontsluiting Bioscience wordt verbeterd (is al in uitvoering genomen door Leiden maar uitgesteld in verband met besluitvorming RLR)
- optimalisatiemaatregelen worden genomen op Lelylaan/Churchillaan (Leiden heeft dat in Nota bereikbaarheid opgenomen)

Daarnaast is het onwaarschijnlijk dat bij uitblijven van de Rijnlandroute de belabberde situatie rond Lammenschansplein eeuwig voortduurt.

Bovengenoemde maatregelen zijn ook onderdeel van de alternatieven ZnB en CA (hoewel er verschillen zijn in de uitvoering), of zijn daarop aanvullend nog steeds nodig. Het MKBA is wederom (net als in MKBA 2007) onterecht gebaseerd op een nulvariant waarin feitelijk niets wordt gedaan aan infrastructuur, maar alle andere zaken wel ongebreideld doorgroeien. En dat geëxtrapoleerd naar de komende 100 jaar. Dat is onrealistisch, en niet conform de systematiek. ZnB en CA horen afgezet te worden tegen een realistisch nulplusalternatief.

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 en dat blijkt ook uit het verkeersonderzoek, blijkens de volgende tabel uit het Achtergrondrapport verkeer:

Traject	Omvang relatie	Referentie	Zoeken naar Balans	NT1-west	Churchill Avenue	ZnB-A	ZnB-F	CA gefaseerd
a1 A4 zuid - Katwijk OS	700	57	9	8	10	15	13	12
a2 Katwijk - A4 zuid AS	600	66	9	8	10	16	9	15
b1 A44 noord - A4 zuid OS	700	54	6	6	9	13	11	10
b2 A44 noord - A4 zuid AS	500	59	6	7	9	14	6	13
c1 A4 noord - Katwijk OS	600	44	10	9	8	16	18	10
c2 Katwijk - A4 noord AS	800	53	10	10	10	17	11	13
d1 A44 noord - Katwijk OS	1.100	9	4	4	4	4	4	4
d2 Katwijk - A44 noord AS	1.000	14	5	5	5	5	5	5
e1 A44 zuid - Katwijk OS	1.000	21	6	6	6	6	6	6
e2 Katwijk - A44 zuid AS	1.100	14	5	5	5	5	5	6
INDEX GEWOGEN REISTIJD		100	20	19	21	29	24	25

Daar waar de reistijd 50% of meer hoger is dan de variant met de laagste reistijd, is een gele arcering toegepast

Tabel 2: Gemiddelde reistijd in minuten (2020), ochtend- (OS) en avondspits (AS), in de maatgevende richting

Uit de tabel 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).

De kosten voor ZnB-A zijn beduidend lager dan voor de alternatieven CA en ZnB, terwijl de reistijdbaten bijna net zo groot zullen zijn. Het niet in kaart brengen van de effecten van ZnB-A 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 infrastructuur heeft het grootste economische effect!

De extra investeringen in ZnB kunnen daarmee niet goed worden verantwoord, omdat daar grote negatieve effecten tegenover staan voor leefbaarheid, natuur, landschap e.e. die nauwelijks te mitigeren zijn. Voor CA

kan eventueel nog wel de toegevoegde waarde van extra investering worden beargumenteerd, omdat daar ook nadrukkelijk positieve effecten op de leefbaarheid en géén grote negatieve, lastig te migiteren effecten op andere vlakken hoeven worden verwacht.