

Bewonersvereniging "Zuiderzeehelden".
p/a: Jacob van Heemskercklaan 50, 2253 KH Voorschoten.
e-mail: james@soulsby.nl

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

Onderwerp: Zienswijze Milieueffectrapport RijnlandRoute (tweede fase), Provincie Zuid-Holland, mei 2012
Voorschoten, 02 september 2012

Geacht College,

Namens de Bewonersvereniging "Zuiderzeehelden" doen wij u hiermede onze zienswijze toekomen op het door u op 11 juli j.l. ter inzage gelegde Milieueffectrapport RijnlandRoute (tweede fase).

Wij stellen ons tevens volledig achter de zienswijze van het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute, tevens achter de zienswijze van de heer F.H.J. Von der Assen en achter de zienswijze van mr.dr.s. C.W.M.Dessens, voorzitter van de Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten. Deze drie, die u separaat ontvangt, maken integraal onderdeel uit van onze zienswijze.

Onderstaand gaan wij in op hoofdaspecten die in het algemeen en voor onze wijk in het bijzonder van belang zijn.

1. Opbouw van de documenten:

Door de opbouw van de rapporten is het moeilijk na te gaan welke veronderstellingen ten grondslag liggen aan berekeningen / schattingen. Zo is in het hoofdrapport MER niet duidelijk aangegeven van welke scenario's is uitgegaan. Tevens is niet duidelijk aangegeven wat de relatie tussen MER en MKBA is. De MKBA wordt genoemd in de MER en tevens is in de MER 1e fase, die onderdeel uitmaakt van de MER 2e fase, een beschouwing over kosten en baten gegeven. In de Nota Voorkeursalternatief is geput uit de MKBA en de MER. De redeneringen in de MER, in de verkeersstudie als onderdeel daarvan en in de MKBA zijn zodanig met elkaar verweven, dat de MKBA als vast verbonden met de MER moet worden beschouwd.

2. (Verkeers)scenario's

Verkeerd gebruik van scenario's

Scenario's zijn bedoeld om een indruk te geven tussen welke grenzen de toekomstige ontwikkeling zich zou kunnen afspelen. Het zijn geenszins voorspellingen (zie o.a. Gebruik en misbruik van scenario's, website van het CPB en De Mooij en Tang, 2003). Het nemen van een extreem hoog scenario om een MKBA te maken is vergelijkbaar met een bank die zijn bedrijfsplan maakt op de allerhoogste koerswinstpercentages van beleggingen. Een dergelijke bank zou snel failliet zijn. De economische scenario's zijn in de MER en de bijbehorende MKBA op een totaal verkeerde wijze gebruikt. Weliswaar heeft het CPB geoordeeld dat de scenario's Global Economy (GE) en Regional Communities (RC) nog toepasbaar zijn, ze hebben daarmee niet gezegd dat het hoogste scenario geschikt is om een investeringsbeslissing op te baseren. En dat is wel wat in de verkeersstudie en de MKBA gedaan is.

Wat is de huidige realiteit

Nog afgezien van ontwikkelingen in de laatste jaren vanwege economische crisis komt het RC scenario veel dichterbij de werkelijkheid. Zou men het crisiseffect meenemen, dan zou blijken dat de ontwikkeling nu achtergebleven is bij het RC scenario. Om op de voorspelde waarde voor 2020 voor GE te komen moet een flinke achterstand ingelopen worden. Dat betekent dat het groeipercentage veel hoger moet zijn dan het GE groeipercentage. De kans hierop is vrijwel nihil.

Hoe dan wel?

Een juistere wijze van gebruik van scenario's is dan ook om het RC scenario als basis te gebruiken voor de MKBA. Extreme groeiscenario's kunnen gebruikt worden om bepaalde aspecten van het ontwerp te testen op toekomstvastheid en op uitbreidbaarheid, mocht de ontwikkeling in de toekomst eventueel in een later stadium die vorm aan gaan nemen.

Stapelning van aannamen

Bovendien zijn in de verkeersstudie en de MKBA verschillende effecten boven op elkaar gestapeld. Ten eerste zijn specifieke ontwikkelingen in woningbouw en bedrijfsvestigingen verondersteld en daaruit een verplaatsingsbehoefte afgeleid. Deze ontwikkelingen zijn alle zeer discutabel. (De zienswijze van het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute gaat daar dieper op in.) Bovendien is in de bepaling van de verplaatsingsbehoefte geen rekening gehouden met ontwikkelingen op het gebied van plaats- en tijdonafhankelijk werken. Vervolgens is op dat resultaat het extreme groeipercentage van GE toegepast. Dat is al grotendeels dubbelop, want een dergelijke groei zou nooit kunnen zonder extra bedrijfsvestigingen en andere bouw. Vervolgens is in de MKBA ook nog eens 100 jaar verder gerekend, waarbij het (extreme) groeipercentage tussen 2020 en 2040 nog eens 80 jaar doorgetrokken is. De studie vermeldt niet op welke verkeersaantallen men dan uitkomt en die situatie is ook niet verkeerskundig doorgerekend. Om de gedachte te bepalen: dit ligt naar schatting op een ca 3 x zo hoge verkeersintensiteit als nu en met de aantrekkende werking van CA en ZnB zou dat op de O-W verbinding een factor 6 kunnen zijn. Het hoeft geen betoog dat dit ver buiten de realiteit ligt. De nu voorliggende varianten zouden een dergelijke verkeersintensiteit helemaal niet aankunnen en bovendien zouden milieueffecten veel groter zijn dan nu berekend op basis van het jaar 2020. De huidige MKBA is dus een duidelijk geval van "zich rijk rekenen". In de gevoeligheidsanalyse is hier kort naar gekeken en daaruit blijkt dat er dan een duidelijk negatieve kosten/baten verhouding is van het nu gekozen alternatief. In die afweging zijn de meeste milieueffecten nog niet eens betrokken. Worden die ook meegewogen, dan ontstaat een nog veel negatiever resultaat.

Afweging

We constateren verder dat in het hoofdrapport nauwelijks iets gezegd wordt over de achterliggende scenario's van de verkeersstudie en dat de referentiesituatie van 2020 als waarheid gepresenteerd wordt. Mede gezien de stellige indruk dat in de Nota Voorkeursalternatief selectief geshopt is uit de argumenten voor en tegen de verschillende varianten (zie integrale bijlage 1 bij deze zienswijze) en gezien het feit dat de Provincie pas achteraf gekozen heeft hoe ze verschillende aspecten meeweegt in de beoordeling, constateren wij dat dit MER en de gerelateerde rapporten en nota's een verantwoorde democratische afweging sterk in de weg hebben gestaan. Er wordt zeker niet voldaan aan het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel.

Wij verzoeken u daarom om:

- Alle MER onderdelen die afhankelijk zijn van verkeersintensiteiten en de MKBA opnieuw te maken op basis van het RC scenario.
- Een realistische ontwikkeling mee te nemen van wonen, bedrijfsontwikkeling en verkeer, rekening houdend met recente ontwikkelingen van anders werken en van leegstaande kantoorpanden
- Een serieuze invulling te geven aan het nulplus alternatief, zoals ook verzocht door de Randstedelijke Rekenkamer, omdat dit bij realistische afweging eerder in aanmerking komt.
- Eerlijke en onderbouwde scores toe te kennen en helder te maken hoe verschillende aspecten gewogen worden.

3. Leefbaarheid

Als onderdeel van het hoofddoel van het project wordt genoemd:

"de verbetering van de leefbaarheid in de regio Holland Rijnland (en aangrenzende gemeenten)".

Naar onze stellige overtuiging voldoet de variant "Zoeken naar Balans" niet aan deze doelstelling van de RijnlandRoute. Immers, de leefbaarheid langs het gekozen tracé van de variant "Zoeken naar Balans Optimaal", in Voorschoten en de Leidse Stevenshof, is nu nog zeer goed maar die wordt door de aanleg van deze variant sterk verslechterd!

Saldering geluid en luchtverontreiniging

Kijken we naar de effectbeoordeling van geluid en luchtverontreiniging, dan zien we dat die vooral beoordeeld zijn op basis van saldering. De variant ZnB wordt neutraal gescoord op geluid, terwijl deze variant aanzienlijke geluidsoverlast creëert in een rustig woongebied. We constateren dat deze manier van scoren niet verenigbaar is met de hoofddoelstelling.

Hetzelfde geldt voor luchtverontreiniging. ZnB wordt hier neutraal gescoord en CA dubbel negatief, terwijl de figuren op blz 73 en 74 van de MER duidelijk maken dat bij CA de luchtvervuiling op bestaand tracé voor een deel verslechtert en op een deel verbetert, terwijl ZnB veel luchtverontreiniging introduceert in een nog onaangestast gebied.

We verzoeken u een beoordelingsmethode toe te passen die recht doet aan de huidige staat per gebied,

zowel voor onze wijk als andere wijken en gebieden. In dat verband bevelen we tevens aan om nulmetingen uit te voeren om t.z.t. de effecten te kunnen evalueren.

Overigens kunnen wij niet met elkaar verenigen dat het effect van tunnelmonden bij CA sterk negatief beoordeeld wordt, dat er in ZnB een tunnelmond vlak bij onze wijk komt en dat dat kennelijk geen punt van overweging is. Hier zou moeten gelden: wat u niet wilt dat u geschiedt, doe dat ook een ander niet. Daar komt bij dat er onduidelijkheid is tussen het MER en het PIP over de lengte van de tunnel in ZnB en daarmee ook over de effecten en de plaats van de tunnelmonding.

Andere leefbaarheidsaspecten

Verder constateren we dat door de variant ZnB belangrijke andere negatieve effecten ontstaan voor onze wijk. Zo zal er een barrièrewerking zijn, waardoor onze wijk gescheiden wordt van de dorpskern, waardoor bijvoorbeeld veel kinderen over een open bak naar school zullen moeten lopen/fietsen. De natuurlijke binding van onze wijk met Berbice en de wandelmogelijkheden daarbij zullen sterk geschaad worden en sportfaciliteiten in de open lucht bij onze wijk zullen verdwijnen en/of ongezond worden. We zien deze aspecten niet terug in de MER en verzoeken dan ook de MER daarop aan te passen.

Afweging

De redenering zou kunnen zijn dat negatieve effecten in een bepaald woongebied aanvaardbaar zijn omdat er een groot maatschappelijk belang tegenover staat. Dit "grote maatschappelijk belang" is echter niet juist geschetst (zie hiervoor onder 2) en bovendien zijn er reële alternatieven. We zien dan ook (en daarmee leggen we een relatie met het PIP) geen ruimte om toelating van hogere geluidbelasting aan te vragen en geen ruimte om ontheffing van de EHS aan te vragen.

4. Kwaliteit van het MER:

Een kleine steekproef op voor onze wijk relevante gegevens laat zien dat in de achtergrond rapport externe veiligheid, bijlage 3 m.b.t. gevoelige bestemmingen gegevens over scholen (de Vink, Kompas) ontbreken, gegevens over arbeidsplaatsen (o.a. winkels) ontbreken, gegevens over gezondheidscentrum ontbreken. Bovendien is de wijk Adegeest niet volledig ingetekend. Dit levert een duidelijke aanwijzing voor beperkte / onvoldoende kwaliteit van het MER. We verzoeken dan ook alle onderliggende studies uitgebreid te laten screenen door onderzoeksbureaus die tot nu toe niet betrokken zijn geweest bij de studies.

5. Optimalisatie

De optimalisatie zoals in het tussentijds oordeel van de MER commissie gevraagd heeft niet voldoende en zeker niet in evenwichtige mate plaatsgevonden. Het overleg met het CA team is voortijdig afgebroken. Het CA alternatief wordt nu afgeserveerd, hoofdzakelijk vanwege onvoldoende robuustheid in relatie tot het verkeer in 2030 bij hoog scenario. Afgezien van het onder 2. reeds opgemerkte over verkeersscenario's blijkt dit alleen gebaseerd op het dynamisch verkeersmodel, waarvan het rapport zelf zegt dat hier geen kwantitatieve conclusies uit getrokken kunnen worden. Bij nadere bestudering van de effecten blijkt de oorzaak te liggen in een niet geoptimaliseerd knooppunt Leiden West. Zoals in het MER onder 4.1.1 aangegeven, is er nog ruimte om met name het CA alternatief te verbeteren m.b.t. toekomstvastheid. Ook om deze reden verzoeken wij u om een nieuwe MER te maken en om daarbij de te beschouwen varianten op een evenwichtige wijze te optimaliseren.

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

Hoogachtend,
namens het bestuur van de Bewonersvereniging "Zuiderzeehelden",

J. Soulsby, secretaris

J. Dubbeldam, voorzitter.