

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.

Voorschoten, 02 september 2012

Onderwerp: Inspraakreactie van Bewonersvereniging "Zuiderzeehelden" op Voorontwerp Inpassingsplan RijnlandRoute Provincie Zuid-Holland

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 "Voorontwerp Inpassingsplan RijnlandRoute" (VO PIP).

Inleiding

Deze reactie op voormeld Voorontwerp beweegt zich langs de indeling van het Inpassingsplan. In de reactie nemen wij - bewoners van de Zeeheldenbuurt te Voorschoten - stelling en uiten wij bezwaren tegen tal van zowel beleidsmatige als ook andere aannames en conclusies, daarop gegronde bestuurlijke beslissingen, het daarbij gevolgde besluit- en beslissingsproces, en spreken onze gegronde twijfel uit over thema's die onderwerp van onderzoek zijn geweest, zijn dan wel moeten worden.

Leef- en woonomgeving, milieu in de breedste zin des woords, en voor de Zuiderzeeheldenbuurt in het bijzonder, worden aangetast. Dan gaat het om de inpassing van de twee-maal-twee baans weg en in het bijzonder de tunnelmondingen in de directe nabijheid van onze woningen, scholen, winkels, kortom mensen. Dit bevreemdt omdat rondom de Churchill Avenue variant de impact op het leef- en woonmilieu rond de tunnelmondingen dermate zwaarwegend was om die variant juist af te wijzen. Er wordt derhalve gemeten met twee maten.

Wij uiten naast het voornoemde ook onze gereede twijfel over de houdbaarheid en validiteit van enkele studies en onderzoeken en de daaruit voortvloeiende resultaten. Wij plaatsen onze twijfels in een breder kader dan alleen het provinciale, namelijk het landelijke, en wel op diverse gebieden, zoals bijvoorbeeld: financiën, economie, verkeer, arbeidsmarkt, gezondheid en welzijn, democratie, leefomgeving.

Ad 1. Inleiding

De aannames als genoemd in het VO PIP ten principale zijn dat er woningbehoefte is, dat die behoefte woningbouw noodzakelijk maakt, dat economische impulsen nodig zijn, en dat het er derhalve naar een infrastructurele oplossing: een weg, moet worden gezocht.

Niet minder ten principale zijn wij van mening dat deze aannames deels of geheel incorrect zijn, en derhalve de conclusies eveneens. Er zijn immers meer manieren om een toekomst-vast en robuust 'verkeers'netwerk aan te leggen. Die hoeven zich niet direct te vertalen in asfalt en beton, in een halfbakken oplossing van een twee-maal-twee baans weg in een half-open bak langs en door woonwijken met evident aantoonbare schade voor woon- en leefmilieu voor mens en dier.

De rijksoverheid (en zij niet alleen) doet er immers alles aan om het wegverkeer terug te dringen en zij reikt daartoe andere en betere, want juist woon- en leefmilieu ontziende oplossingen aan. Dat begint met het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer, gaat verder met het stimuleren van werknemers om zich zo dicht mogelijk bij de werkplek te vestigen, en sluit overigens niet af met het stimuleren van flex-werken door gebruik te maken van de moderne ict-voorzieningen. Nederland is inmiddels het dichtst

bekabelde land, het land met de meeste internetaansluitingen. Dat moet ook, gelet op de diensten-economie die Nederland rijk is. Het 'verkeers'netwerk van de toekomst is eerder digitaal dan analoog.

En al zou er in de toekomst een woonlocatie Valkenburg ontstaan¹, waarbij het voor ons ook duidelijk is dat die een nette ontsluiting vereist, dan is aan de voorkant een totaalplan nodig, met onder meer de elementen functie, oriëntatie, scholen, recreatie, openbaar vervoer, fietsverbindingen, en uiteindelijk en in de laatste plaats het element verkeersverbinding in de smalle zin van een weg voor automobilisten.

De RijnlandRoute krijgt in het betoog van de provincie het predicaat: nationaal belang. Dat is des te merkwaardiger aangezien het een provinciale weg is, waarvan nut en noodzaak geenszins zijn aangetoond, ook al of juist doordat de discussie daarover al enkele decennia loopt. Zo alles heel helder toetsbaar zou zijn geweest, zou een besluit niet decennia op zich hebben hoeven laten wachten. De versnelling van de discussie omtrent de tracékeuze en de uiteindelijke, op onjuiste en onvolledige informatie genomen beslissing: tracé Zoeken naar Balans, wekken derhalve de stellige en onomkoombare indruk dat politiek prestige reeds lang bekende nuchtere en wetenschappelijke feiten terzijde heeft geschoven. En dat terwijl het bij die keuze om belastinggeld gaat, om mensen die in hun leef- en woonmilieu ernstig worden benadeeld ten opzichte van de bestaande situatie: een groene, gezonde, sociale omgeving.

Ad 2. Beleidskader

De aanname is dat de RijnlandRoute zou bijdragen aan bereikbaarheid en leefbaarheid. Evident is dat deze beide thema's met elkaar op gespannen voet staan. Als bereikbaarheid wordt gedefinieerd als: meer wegen, meer asfalt, dan legt leefbaarheid het loodje. En wat GS Zuid-Holland doen is die definitie volgen: een tweemaal-twee baans weg door onder meer Voorschoten. De loodjes zijn al gelegd in het langere en recentere verleden: de effecten op de leefbaarheid rond het gebied van de Betuwelijn, de effecten van een 130-km/h snelheid tussen Amsterdam en Utrecht, de effecten van provinciale wegen op de gezondheid in Brabant. Dan is leefbaarheid het mantelkind van de bereikbaarheid, en komt het altijd tekort.

De RijnlandRoute zou een oplossing bieden voor de congestieproblemen. Wij menen dat juist door de eerder genoemde ontwikkelingen op de arbeidsmarkt het congestievraagstuk in de geschiedenisboeken zal verdwijnen. Dat zal niet op stel en sprong gebeuren, maar de tekenen zijn er overduidelijk.² Steeds meer mensen gaan als zzp'er aan de slag, werken veelal en steeds meer van huis uit, maken gebruik van moderne communicatiemiddelen, van openbaar vervoer, en vermijden spitsuren - daartoe aangezet door rijksoverheid en personenvervoersbedrijven.

Niettemin wil het provinciale bestuur, daarin gesteund door het landelijke bestuur in de demissionaire kabinetssamenstelling, de RijnlandRoute, na een afweging van kosten, effecten en draagvlak. Op deze drie fronten slaan deze bestuurslagen de plank volledig mis.

De afweging van kosten is geschied op onvergelykbare en/of onvolledige informatie.

De effecten zijn nog in het geheel niet bekend - niet ten voor- én niet ten nadele -, er zijn daarover immers slechts aannames gedaan en vermoedens geuit die in samenhang op veel plaatsen nader onderzoek vereisen, zoals herhaaldelijk in de VO PIP wordt gesteld.

Wat betreft draagvlak constateren wij wel bestuurlijk draagvlak op landelijk en provinciaal politiek niveau, dat zich uitdrukt in meerderheden. Op lokaal niveau is het beeld echter zeer divers. De gemeenten Voorschoten, Wassenaar, Zoeterwoude en Leidschendam zijn unaniem tegen de aanleg van een verbinding tussen de A4 en de A44. En dat terwijl in het Voorontwerp met stelligheid wordt beweerd dat gemeenten positief staan tegenover een Oost-West verbinding (zie para 2.4.1 van VO PIP).

¹ Inmiddels is komen vast te staan dat de voorgenomen woningbouw op de locatie "Valkenburg" is teruggebracht naar 2.000 woningen in 2020 en nog eens 2.500 in 2030. "Integraal Structuurplan Nieuw Valkenburg", zijnde het 'Toetsingsadvies over het milieueffect-rapport en de aanvulling daarop', d.d. 26 september 2008 [NB lettertype is anders dan in voetnoot 2]

² Uit recente publicaties blijkt, dat dit ook voor Zuid-Holland opgaat. Zo staat op pagina 5 van de PVVP-monitor 2011 (d.d. april 2012) bijvoorbeeld: "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". En in bijlage 1 van de "Ontwerp Beleidsvisie Duurzaamheid en Milieu 2012- 2016" van de Provincie Zuid-Holland (GS, 10 juli 2012) staat over het personenverkeer: "Na decennia van groei lijkt in Nederland en Zuid-Holland de trend van groeiende personenmobiliteit sinds 2005 gestopt".

Het in een democratisch land als het onze politiek breed gedragen en uitgedragen principe van draagvlak onder de bevolking wordt ten slotte door dezelfde bestuurders met voeten getreden. De draagvlak-discussie wordt op tal van terreinen gevoerd, met wisselende resultaten. De ene keer is de afwezigheid van draagvlak onder het electoraat voldoende om bestuurlijk een plan af te wijzen, in een ander geval is diezelfde afwezigheid geen enkel beletsel, terwijl de negatieve effecten gelijk of tenminste gelijkwaardig en/of gelijksoortig zijn. Wij constateren dat het draagvlak onder de bevolking er niet is. Het verbaast dan ook niet dat het massieve en gegronde verzet vanuit diverse belangengroeperingen niet ophoudt, veeleer groeit. Dat uit zich onder meer door het richten van WOB-verzoeken aan de provincie en het departement van I&M, het benaderen van leden van de Tweede Kamer, van Provinciale Staten Zuid-Holland, van de Minister-President en van Hare Majesteit de Koningin.

Het provinciale beleid kenmerkt zich door het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit van verschillende gebieden, aldus het Voorontwerp. Wij menen dat 'behoud' zich niet verdraagt met meer beton, meer asfalt, minder gezondheid, aantasting van woon- en leefmilieu, maar dat dit juist het behoud van en zelfs verbetering en groei van het woon- en leefmilieu daarvan moet inhouden. Immers, de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) verordonneert dat voorkomen moet worden dat wezenlijke kenmerken en waarden van de gebieden zoals gemeld in de Toelichting, kunnen worden beperkt. Het behoud van deze EHS is een nationaal belang, niet alleen een provinciaal of gemeentelijk belang. Het bevreedt ons dan ook ten eerste dat de provincie er voor kiest om een ontheffing voor de EHS van de Verordening Ruimte aan te vragen (zie para 2.2.1 van VO PIP). Des te meer omdat er reële alternatieven zijn.

De RijnlandRoute zou een optimale benutting van het arbeidspotentieel betekenen, de concurrentiekracht van de zogeheten Zuidvleugel versterken, aldus het VO PIP. Niets is echter minder waar. Hoog opgeleide mensen vormen het arbeidspotentieel in deze regio, modern denkende mensen, bewuste mensen. Tot hun bewustzijn hoort ook het zorgvuldig omgaan met de woon- en leefomgeving. Een aanleg van een nieuwe weg door een bloeiende leefgemeenschap strookt niet met zorgvuldig omgaan met woon- en leefomgeving. Een nieuwe weg reflecteert evenmin de mogelijkheden van de bestaande en groeiende ict-infrastructuur die deze regio rijk is. De RijnlandRoute is het paard achter de wagen spannen. De RijnlandRoute is dan ook geen schakel maar een wig.

Ad 2.4. Gemeentelijk beleid

Het voorontwerp spreekt van 'eerst bewegen, dan bouwen'. Het komt ons voor dat het omgekeerde adagium evenzeer had kunnen worden gehanteerd. Niettemin heeft geen van beide onze voorkeur. Dergelijke adagia fragmenteren plan- en besluitvorming en financiering, en maken democratische controle in de zin van verantwoording afleggen, evenzeer gefragmenteerd en daarmee op termijn diffuus, totdat uiteindelijk niemand meer verantwoordelijk is.

Wij menen dan ook dat een totaalplan noodzakelijk is, waarin duidelijk wordt aangegeven welke functie een bouwlocatie krijgt, wat de oriëntatie op de omringende gemeenten is, welke openbaar vervoerverbindingen en fietsverbindingen in kunnen worden gezet, om dan pas te kijken naar een autoverbinding.

De inzet van de RijnlandRoute voor de verbetering elders van de luchtkwaliteit en het verminderen van de geluidshinder elders vinden wij uiterst dubieus, zelfs onaanvaardbaar gezien de doelstellingen van de RijnlandRoute.³ Dat houdt immers in dat twee of meer regio's nadelen zullen ervaren. Wij vinden het daarom logischer dat gelden ten principale daar moeten worden ingezet waar het probleem zich voordoet, in plaats van het probleem te exporteren naar andere gebieden.

Verplaatsen van hinder is dan ook geen optie. Wij zien ons daarin gesterkt doordat uit het Voorontwerp naar voren komt de geluidsbelasting op meerdere plaatsen hoger is dan de voorkeurgrenswaarde en dat er wettelijke geluidsknelpunten zijn. Dan gaat het niet aan een twee-maal-twee baans weg door een bewoond gebied aan te leggen. Dat geldt evenzeer voor de luchtkwaliteit, hoewel het Voorontwerp daarover nog onduidelijker is dan over de geluidsbelasting als we de passages over de beoogde tunnelmondingen in ogenschouw nemen.

³ De doelstelling van de aanleg van de RijnlandRoute o.a. is om 'de leefbaarheid te verbeteren' (MER RR blz. 17, hoofdstuk 2 "Het MER in z'n context", paragraaf 2.1 – Doelstellingen). Dan kan het niet zó zijn dat de huidige belasting van de route door Leiden en Den Haag door het autoverkeer, simpelweg wordt verplaatst naar het woongebied van mensen in een naburige gemeente, terwijl er betere en betaalbare alternatieven zijn aangedragen, te weten de no-regretmaatregelen. De leefbaarheid langs het gekozen tracé van de variant "Zoeken naar Balans Optimaal", dwars door Voorschoten is nu nog zeer goed maar wordt door de aanleg van de nieuwe weg sterk verslechterd, tzij in een definitieve PIP een volledige geboorde tunnel wordt gekozen onder Voorschotens grondgebied.

Het Voorontwerp geeft verder aan dat Leidschendam-Voorburg in aantrekkelijkheid groeit voor wonen en werken door de RijnlandRoute. Ook dat vinden wij een drogreden. Voorschoten of althans een substantieel deel daarvan zal door een tweedeling van het dorp juist de minder aantrekkelijke plaats voor wonen en werken zijn. Daarenboven beschikt Leidschendam-Voorburg, gelukkig net als Voorschoten, over een uitstekend OV-netwerk, goede uitvalswegen, en een doorgaans hoog opgeleide bevolking. In het algemeen geldt dat de betrokken gemeenten, op Katwijk en Leiden na, meer lasten dan lusten zullen ervaren als gevolg van de RijnlandRoute. Ook hier is het afwezig zijn van draagvlak voor ons een doorslaggevende factor voor een 'neen' tegen de aanleg ervan.

Ad 3 RijnlandRoute

In de bestaande infrastructuur biedt het in het Voorontwerp aangehaalde Transferium nu en in de toekomst een belangrijk mogelijkheid om woon- werkverkeer in goede banen te leiden, nog los van de uitstekende OV-verbindingen die bijvoorbeeld NS en busvervoerbedrijven bieden om het woon- werkverkeer te geleiden. Deze mogelijkheden worden nota bene nog verder uitgebreid, getuige het groeiende aantal stations in de regio. Andermaal vinden wij dat de ontwikkelingen in de regio eerder tenderen naar meer redenen om de RijnlandRoute niet aan te leggen dan wel.

Dat geldt temeer als de beoogde inpassing zou geschieden langs de voorgestelde weg, waarbij sommige nevenkosten zoals de ontwikkelingen op de A4 buiten het onderhavige invoeringsplan vallen (p. 21, voetnoot).

Ad 5 Milieu- en overige aspecten

De Wet geluidhinder (WGH) omschrijft de criteria waaraan de provincie zich moet houden. Zij moet aantonen dat de grenswaarden zoals de WGH die geeft, niet worden overschreden⁴. Schermen met het argument dat elders de geluidhinder afneemt en daarin een rechtvaardiging zien voor de aanleg van de RijnlandRoute door Voorschoten, is andermaal een drogreden. Dan worden er twee ziek, terwijl het beschikbare geld voor een genezing van de een, en voor een blijvende gezondheid van de ander kan zorgen. Het enkele feit dat de provincie bereid is twee gebieden ziek te maken door een hogere grenswaarde van de geluidhinder aan te vragen, miskent ten principale voornoemde argumentatie, en miskent dat ondanks dat leefkwaliteit als belangrijk wordt bestempeld, er als het zo uitkomt ontheffing wordt gevraagd voor een hinderende geluidhinder⁵.

De lengte van een tunnel is onderwerp van discussie, de schadelijke stoffenemissie ook. Onderzoek is nodig. Merkwaardig is het in onze ogen dat bestuurlijk is beslist terwijl wetenschappelijk vereist onderzoek nog aanstaande is. Dat geldt voor meer onderdelen die de Toelichting rijk is.

Wij vinden dat genomen besluiten in de tijd moeten worden geparkeerd totdat onomstotelijke wetenschappelijke en dus verifieerbare bevindingen op het gebied van onder meer luchtkwaliteit, bodemkwaliteit en grondwaterkwaliteit zijn gepresenteerd.

Opmerkelijk is, omdat de provincie kiest voor een open tunnelbak, dat de Toelichting tal van gronden aanvoert om de RijnlandRoute, als die dan door Voorschoten moet gaan, volledig ondergronds aan te leggen. Met name in de paragraaf over cultuur en landschap zijn deze legio. Immers, kenmerkende waardevolle landschappen moeten behouden blijven, evenals doorzichten, en het behouden van de recreatiefunctie, nog los van het behoud van het Groene Hart, het niet doorsnijden van de zogeheten Bufferzone, het behoud van het gezicht van de omgeving. En dit alles aldus het Voorontwerp.

⁴ Omdat de RijnlandRoute, indien die als zodanig wordt aangelegd, een zogeheten "regionale stroomweg" zal worden én omdat over die weg naar verwachting dan stellig meer dan 3 miljoen vervoersmiddelen per jaar voorbij zullen komen, kan het niet anders zijn dan dat ook voor de RijnlandRoute de Europese normen voor geluidshinder zullen moeten gelden. Op een "regionale stroomweg" mag normaliter gereden worden met een snelheid van maximaal 90 kilometer per uur. De RijnlandRoute, is in de variant "Zoeken naar Balans Optimaal", evenwel ontworpen voor rijnsnelheden tot maximaal 100 kilometer per uur.

Maar volgens de presentatie in het MER en het VO PIP zal op de weg 'ZnB Optimaal' een maximum rijnsnelheid gaan gelden van 80 kilometer per uur. Het zou goed zijn om in deze verarring helderheid te scheppen.

⁵ Volgens nota bene onderzoek van de Provincie Zuid-Holland zelf (<http://www.zuid-holland.nl/contentpagina.htm?id=96602>) van juli 2012 blijkt dat veel mensen in de regio dagelijks last ondervinden van verkeer op provinciale wegen. Leiden en randgemeenten buiten het onderzoek omdat de provincie alleen de overlast heeft onderzocht op het platteland. Ook heeft de provincie uitsluitend gekeken naar wegen waarop meer dan 3 miljoen vervoersmiddelen per jaar voorbij komen. Voor die wegen gelden Europese normen voor geluidshinder. Het onderzoek vormt de basis van een provinciaal plan voor de aanpak van geluidsoverlast door wegverkeer.

Al met al redenen om het bestaande te behouden, temeer omdat het alternatief er in veelvoud is: in eerste instantie het oplossen van de huidige knelpunten, in tweede instantie de Churchill Avenue en in derde instantie een volledig ondergrondse en onzichtbare tunnel, die anders dan een open bak het blikveld niet verstoort, maar nog belangrijker, het woon- en leefmilieu spaart in termen van gezondheid, gevoel, stilte, gelet op de intensieve bebouwing die Voorschoten kenmerkt.

Wat in dit verband niet duidelijk is van waar tot waar een ondertunneling nu plaats vindt. Hierover geeft de Toelichting ambigue informatie (zie blz 35/62 en 39/62). Nog los van de definities van wat een open bak, een open tunnel, een tunnel is. De daarmee gepaard gaande discussie over tunnelveiligheid en externe veiligheid in relatie tot gevaarlijke stoffen is op enkele punten onnavolgbaar. Duidelijk voor ons is in ieder geval dat ook hier de afname van het gevaar van het vervoer van gevaarlijke stoffen in bestaande gebieden niet opweegt tegen het aanleggen van een weg in een gebied dat thans vrij daarvan is en daarvan vrij wil blijven. Het gaat eerder aan de eerder bedoelde gebieden met het voor de RijnlandRoute bestemde geld veiliger te maken.⁶

De tunnelveiligheid als discussie-item is overigens in onze ogen een schijndiscussie. Immers, tal van tunnels in Nederland in het verdere en recentere verleden hebben telkenmale hun veiligheid bewezen.

Ten slotte

Met deze brief maken wij onze bezwaren kenbaar jegens de beoogde inplanning van de RijnlandRoute, jegens het gevolgde proces, en uiten wij andermaal onze sterke twijfel over nut en noodzaak van de verbinding tussen de A4 en de A44.

Wij zullen uw bevindingen en verdere stappen met de nodige aandacht volgen.

Wij willen u nog mededelen dat wij ons ook aansluiten bij de “Zienswijze op het MER RR” die door de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland naar voren is gebracht, namens het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute, waarvan onze bewonersvereniging ook deel uitmaakt.

Graag ontvangen wij beargumenteerde reacties van uw college ten aanzien van de door het bestuur gemaakte opmerkingen, gestelde conclusies en alle gestelde vragen. Wij zijn uiteraard bereid tot een constructief overleg over een voor alle partijen aanvaardbare oplossing.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,
namens het bestuur van de Bewonersvereniging “Zuiderzeehelden”,

J. Soulsby, secretaris

J. Dubbeldam, voorzitter.

⁶ Op pagina 46 in het VO PIP, “Buiten het plangebied heeft de RijnlandRoute een positief effect op het transport over de Utrechtsebaan in Den Haag....” Merkwaardig is, dat de N11-w-varianten en ZnB en ZnB F in tabel 5.4 (op pagina 79 van het MER) een positieve score krijgen voor de “Gevolgen Groepsrisico in het studiegebied (Utrechtsebaan, Den Haag)”, terwijl in die tabel de gevolgen niet worden vermeld van die varianten voor het groepsrisico in Voorschoten en bij de Stevenshof, terwijl “het verbeteren van de leefbaarheid in de regio Holland Rijnland (en aangrenzende gemeenten)” toch één van de hoofdoelen van de aanleg van de RijnlandRoute is. Tot die regio behoort ook Voorschoten en in het bijzonder onze wijk, de Zuiderzeehelden.