
BEWONERSVERENIGING ZUIDERZEEHELDEN



**Voorschoten, 21 juni 2012,
Aan: Provinciale Staten van Zuid-Holland**

Rijnlandroute, een verantwoorde keus?

Geachte leden van Provinciale Staten van Zuid-Holland,

We willen met deze notitie bijdragen aan een realistische keuze van PS inzake de Rijnlandroute. In de Nota Voorkeursalternatief Rijnlandroute worden abstracte begrippen gebezigd, zonder dat duidelijk wordt wat dat in de praktijk betekent. We willen de discussie tastbaar maken.

Een klein citaat van Van den Dool, VVD Voorschoten uit Het Witte Weekblad van 13 juni: "Voor een paar kilometer weg moeten in Voorschoten wel 50 huizen, gezinnen en bedrijven weg, en moeten onze sportverenigingen wijken. Nog vele malen meer bewoners krijgen te maken met lawaai en stankoverlast. Letterlijk zal een deel van het dorp aan de andere kant komen te wonen" ... "Voor de Churchillavenue zijn veel argumenten: groot oplossend vermogen, robuust, goede inpassing en minimaal belastend voor milieu en leefomgeving.... innovatief, goed voor de lokale economie en het biedt de regio en Leiden een hoogwaardige infrastructuur."

Waarom komt GS van de Provincie dan toch tot de conclusie dat Zoeken naar Balans de goede keus is?

Anders gezegd (deze vraag werd gesteld aan De Bondt tijdens de raadsvergadering van Voorschoten, waar zij te gast was): op een plek waar het nu groen, stil en gezond is en waar gesport wordt, zou een nieuw tracé komen, waardoor de mensen geconfronteerd zouden worden met stank, geluidsoverlast en ongezondheid. Wat is er in vredesnaam zo belangrijk dat dat hier tegen opweegt?

En hoe kan het in vredesnaam dat een verbinding van een paar km aangelegd zou worden voor een miljard euro en dat dat uit kan?

Het antwoord is simpel: het klopt niet.

Om dit te laten zien is een duik in de onderliggende nota's nodig, want de Nota Voorkeursalternatief laat lang niet alles zien.

Het belangrijkste is het scenario waar de studies van uit gaan. De verkeersstudie begint met het in kaart brengen van alle bouwplannen en plannen voor bedrijvigheid in de regio. Daar destilleren ze een toename van het verkeer uit. Vervolgens laten ze daar bovenop het hoogste groeiscenario (Global Economy) los voor de periode tussen nu en 2020 en 2030. De MKBA Rijnlandroute (Ecorys, mei 2012) doet daar nog een schepje bovenop door die groei na 2040 door te trekken in de komende 100 jaar. Er wordt dus 3x groei bovenop elkaar gestapeld. De verkeersintensiteit in 2111 is volgens dit scenario ongeveer 300% hoger dan nu. De MKBA kijkt een eeuw vooruit tot en met het zichtjaar 2111 en komt dan op een positief saldo van baten en kosten. Dat is natuurlijk niet zo vreemd als je de verkeersintensiteit 3 x "over de kop" laat gaan. In de gevoeligheidsanalyse is gekeken naar een lager groeiscenario (Regional Communities). Het saldo voor ZnB wordt dan negatief: -344 mln. Dit getal wordt in de afweging niet gebruikt. De afwegingen in de nota voorkeursalternatief zijn gebaseerd op het hoogste groeiscenario, dus op 300% autonome groei. De

Bijlage 1 bij de zienswijze op MER Rijnlandroute van Bewonersvereniging “Zuiderzeehelden”

varianten ZnB en CA hebben daarbij ook nog eens een verkeersaantrekkende werking, waardoor het verkeer op de relatie A4-A44 ongeveer 600% toeneemt.

Het CPB verwacht in deze regio na 2040 een krimp van de bevolking. Een 300% autonome verkeerstoename is daarom totaal niet realistisch. Het lage groeiscenario zal dichterbij komen. De conclusie is dus dat de Rijnlandroute een negatief monetair resultaat heeft. Daarbij zijn de effecten op reistijden en de regionale economie meegerekend. Tel daarbij de grote negatieve milieu- en gezondheidseffecten en het is duidelijk, dat de Rijnlandroute in de varianten zoals die nu voorliggen een slecht idee is.

Voor degenen die de MKBA of de MER doorgeploegd hebben zal opgevallen zijn dat de effecten door uitstoot en geluid best meevallen. Op luchtkwaliteit scoort ZnB zelfs een positieve netto contante waarde. De reden hiervan is dat er een verschuiving plaatsvindt van verkeer op andere routes, bijvoorbeeld de n14 naar het tracé van de Rijnlandroute. De redenatie is kennelijk dat je mensen die op een gezonde en stille plek wonen mag belasten met vervuiling en geluidsoverlast als je daarmee op een andere plek een reductie realiseert. Kortom: je graaft een gat om een ander gat deels op te vullen. In sommen kan dit, maar in de maatschappelijke realiteit is dat iets heel anders. We vertrouwen er op dat u als volksvertegenwoordiger de maatschappelijke realiteit boven sommen stelt.

De conclusie zou dus moeten zijn: de huidige alternatieven hebben een negatief baten/kostensaldo en ZnB vervuult bovendien een bewoond schoon gebied. De huidige alternatieven zijn dus niet goed.

De keuze tussen beide alternatieven is dus eigenlijk niet aan de orde. Toch willen we daar even op in gaan om het beeld enigszins recht te zetten. In de tabel keuze voorkeursalternatief is per aspect de beste keuze gegeven; ook als de verschillen klein zijn. Gezien alle onzekerheden en de schematisaties die met modellen gemaakt worden liggen de verschillen echter in veel gevallen binnen de onzekerheidsmarges. Een realistischer tabel, waar tevens de overlap tussen de criteria weggehaald is, is de volgende:

Toetsingscriterium	beste keuze
probleemoplossend vermogen op het gebied van infrastructuur	gelijk*
kosten investering en onderhoud	ZnB
andere maatschappelijke kosten en baten en economische effecten	gelijk
risico's	gelijk
lucht en geluid	CA
ruimtelijke kwaliteit	CA

* hier hoort een belangrijke kanttekening bij. In de vergelijking van reistijden wordt alleen gekeken naar reizen langs Leiden, dus van Katwijk naar de A4 etc. Er wordt niet gekeken naar reizen naar Leiden. Uit de verkeersprognoses voor ZnB volgt dat het verkeer dat Leiden in wil via de Churchilllaan volkomen vast komt te staan. Leiden wordt dus totaal onbereikbaar. Dit is op geen enkele manier meegewogen. CA levert hier wel een oplossing, dus op dit criterium scoort CA het beste.

ZnB scoort dus alleen op kosten beter. Echter die kosten zijn nog steeds veel te hoog, zie hierboven. Het argument dat verder nog gebruikt wordt dat ZnB toekomstvast is in 2030 en CA niet, is niet valide, omdat dat wederom van een te hoog scenario uit gaat. Kijken we dieper in de verkeersstudie dan blijkt bovendien dat het hier alleen gaat om de capaciteit van het knooppunt Leiden -West. Zou dat werkelijk een probleem worden, dan zou naar optimalisatie van dat knooppunt gekeken moeten worden.

Ter illustratie nog enkele opmerkingen over de vergelijking op het toetsingscriterium MKBA en economische effecten: Er zitten wat eigenaardigheden in de studierapporten. Één ervan wil ik noemen: In de Regionaal Economische Effectenstudie, onder specifieke kansen ZnB staat:

“PWC schat dat tussen de huidige begrenzing van de Stevenshof en de Rijnlandroute circa 600 woningen

Bijlage 1 bij de zienswijze op MER Rijnlandroute van Bewonersvereniging “Zuiderzeehelden”

ontwikkeld zouden kunnen worden; PWC schat daarnaast dat op de huidige voetbalvelden en het golfterrein van de gemeente Voorschoten ruimte bestaat voor circa 850 woningen aan weerszijden van het tracé van de RijnlandRoute.” Op grond hiervan volgt de conclusie: “Op grond van de uitkomsten biedt Zoeken naar Balans de meeste kansen voor nieuwe vastgoedontwikkelingen.” Dit is nergens op gebaseerd. Het ZnB tracé biedt geen enkele ontsluiting van genoemde gebieden en het ligt helemaal niet voor de hand om langs het tracé te gaan bouwen, waar immers luchtvervuiling en geluidoverlast is. Als ZnB van de baan is, heeft Voorschoten veel meer mogelijkheden om het gebied te ontwikkelen. Desondanks is de hierbovengenoemde conclusie gebruikt in de afweging in de nota keuze voorkeursalternatief.

Andere punten worden in de voorkeursnota nogal selectief genoemd. Bijvoorbeeld voor de winkels bij het 5 mei plein wordt een verminderde zichtlocatie genoemd bij het CA alternatief; niet genoemd wordt dat die winkels in de ZnB variant totaal niet meer bereikbaar zijn. Waardevermindering van woningen wordt niet genoemd. De Economische effectenstudie zegt dat de beide alternatieven vrijwel gelijk scoren op de economie, maar dat er lichte verschillen zijn. Het is dus nogal tendentiekus om dit criterium als onderscheidend criterium aan te merken. In bovenstaande tabel hebben we daarom “gelijk” gescoord. Als Leiden volwaardig in de beschouwing betrokken wordt zou hier zelfs CA moeten staan.

Nog even de “doorslaggevende argumenten” op een rij:

1. Betere doorstroming en bereikbaarheid in de regio Holland Rijnland: niet valide: beide varianten geven een bijna gelijk overall effect en scoren op details verschillend. Zo heeft CA een positiever effect op bereikbaarheid centrum Leiden
2. Het tracealternatief is toekomstvast in 2030. Niet valide: bij een realistisch scenario voldoen ze beide.
3. Zoeken naar balans is te optimaliseren binnen het beschikbare budget. Dat zegt niets anders dan dat de kosten lager zijn. CA is ook te optimaliseren.
4. De maatschappelijke baten zijn bijna 2 x zo hoog als de kosten. Niet valide. Bij een realistisch scenario zijn de monetair gemaakte baten aanzienlijk lager dan de kosten. Niet monetair gemaakte kosten moeten daar nog bij opgeteld worden.
5. Zoeken naar Balans is te realiseren binnen huidige wetgeving. Het alternatief is vergunbaar, wat het risico op tijdverlies minimaliseert. Niet valide, want daar staat tegenover dat veel huizen onteigend moeten worden en veel procedures uitgevochten moeten worden, wat een groter tijdverlies oplevert.
6. Dankzij ZnB komen er rond Leiden 2 aansluitingen op het hoofdwegennet bij. Dit zorgt ervoor dat het Oost-westverkeer beter over de knooppunten langs de A4 en A44 wordt verdeeld. Dit argument is dubbel met het 1e argument en is dus eveneens niet valide. Het effect voor CA is vrijwel gelijk.

Eindconclusie:

- wees eerlijk en nuchter
- ga van realistische scenario's uit
- ga niet zomaar milieueffecten salderen, maar denk na wat je waar doet
- ga met deze uitgangspunten betere oplossingen zoeken, waar de regio wat aan heeft en die de huidige knelpunten zo spoedig mogelijk oplossen.

Hoogachtend,
De Bewonersvereniging Zuiderzeehelden
Voorschoten

contact: secretaris J Soulsby
J. v Heemskercklaan 50, 2253KH Voorschoten
james@soulsby.nl