



©2007 Manon Vonk

Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland  
[www.behoudrijnland.nl](http://www.behoudrijnland.nl)

## Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland

Witte Singel 54, 2311 BL Leiden. E: [info@behoudrijnland.nl](mailto:info@behoudrijnland.nl); I: <http://www.behoudrijnland.nl/> giro 3057721 t.n.v. Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland. KvK Rijnland nr 28 11 42 54

Leiden/Voorschoten, vrijdag 30 mei 2008.

Aan Provinciale Staten van Zuid-Holland,  
Postbus 90602, 2509 LP Den Haag.

**betreft:** de ‘herziene’ Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse (MKBA) voor de RijnlandRoute als basis voor verdere besluitvorming

L.S.!

### Voorgeschiedenis

Vorig jaar oktober publiceerde de provincie een MKBA voor de RijnlandRoute. Die MKBA ondervond ernstige kritiek van verschillende kanten, o.a. van ons, van TNO en van Witteveen + Bos (W+B). Op verzoek van de Statencommissie Mobiliteit, Kennis en Economie heeft de Randstedelijke Rekenkamer een quick scan gemaakt van de MKBA, de nut-en-noodzaaknotitie (N&NN) en de commentaren van TNO en W+B daarop. De Rekenkamer hekelde in zijn quick scan het ontbreken van het ‘nulalternatief’ en het ‘nulplusalternatief’ en vond dat vooral ook als gevolg daarvan op basis van de MKBA eigenlijk geen voorkeurstracé kon worden gekozen. Naar aanleiding hiervan zegden Gedeputeerde Staten (GS) toe een herziene, complete versie van de MKBA, die voldoet aan de relevante richtlijnen, ter goedkeuring aan Provinciale Staten (PS) voor te leggen. **Dat blijkt nu een loze belofte. Op de punten waar het werkelijk om gaat is de MKBA niet of nauwelijks herzien.**

### De ‘herziene’ MKBA

Ook de ‘herziene’ MKBA voldoet niet aan de nodige kwaliteitseisen; zie hierbij gevoegde kritiek op de effectenbeschrijving in de ‘herziene’ MKBA (mei 2008).

Ook in de ‘herziene’ MKBA ontbreekt nog altijd een deugdelijke beschrijving en analyse van de huidige en mogelijke toekomstige problemen. Ook hoofdstuk 3 “Verkeersanalyse” voorziet niet in een probleemstelling, maar geeft eigenlijk alleen de resultaten van een aantal berekeningen.

Van groot belang is, dat het ‘nulalternatief’ in de ‘herziene’ MKBA nog steeds verkeerd wordt gedefinieerd en dat het ‘nulplusalternatief’ daarin geheel achterwege is gelaten. Hieronder gaan wij daarop in.

### Het ‘nulalternatief’ in de ‘herziene’ MKBA weer verkeerd gedefinieerd!

In de oorspronkelijke MKBA was het nulalternatief niet uitgewerkt, maar omschreven als “de situatie in 2020 zónder dat er een RijnlandRoute wordt aangelegd”.

In ons commentaar op de oorspronkelijke MKBA d.d. 28 januari jl. schreven wij, dat de “Leidraad voor kostenbatenaanlyse” het nulalternatief omschrijft als “een combinatie van de beste andere aanwending van middelen en de best mogelijke andere oplossingen voor knelpunten”. Het nulalternatief is dus iets anders dan ‘niets doen’ en ook iets anders dan ‘bestaand beleid’<sup>1</sup>. De Leidraad waarschuwt voor “ernstige overschatting van de rentabiliteit (dreigt) als het nulalternatief te mager wordt ingevuld”. Ook de “Aanvulling op de Leidraad OEI” vermeldt, dat het nulalternatief “uitgaat van de best mogelijke alternatieve besteding van de projectmiddelen”.

De definitie van het nulalternatief in de oorspronkelijke MKBA was dus onjuist. Het nulalternatief kan niet simpelweg omschreven worden als “de situatie in 2020 zónder dat er een RijnlandRoute wordt aangelegd”. Ook de Randstedelijke Rekenkamer wijst in zijn quick scan bij herhaling op het ontbreken van “een expliciet en voldoende uitgewerkt nulalternatief” als gevolg waarvan PS “onvoldoende informatie (hebben) over de toegevoegde waarde van de verschillende projectalternatieven”.

Deze kritiek is de opstellers van de ‘herziene’ MKBA niet ontgaan. Op pagina 11 vermelden zij wèl, **dat** “in de OEI-leidraad (...) over dit alternatief (wordt) geschreven”, maar laten zij ten onrechte na te vermelden **hoe** daarover wordt geschreven (zie hierboven!). De opstellers van de ‘herziene’ MKBA zijn zich er wel van bewust dat de OEI-systematiek een ‘verschillenanalyse’ inhoudt (de verschillen van de projectalternatieven met het nulalternatief), maar vervolgens wordt deze simpelweg niet uitgevoerd.

Het nulalternatief (of ‘referentiealternatief’ of ‘referentie’) wordt in de ‘herziene’ MKBA echter weer niet of nauwelijks - en bovendien opnieuw verkeerd - gedefinieerd. Weliswaar wordt op pagina 11 vermeld, dat “beprijzen” in de referentie is “meegenomen”<sup>2</sup>, maar op pagina 34 wordt de referentie ‘gewoon’ weer omschreven als “de situatie die in een bepaald jaar (2020) ontstaat als de Rijnland Route niet wordt gerealiseerd”. Op pagina 58 wordt de referentiesituatie kortweg gekarakteriseerd als “geen RijnlandRoute” en ook in de tabel op pagina 65 wordt de referentie gekarakteriseerd als het uitblijven van “een verandering in de wegenstructuur” en als het uitblijven van “een verandering van de verkeerssituatie”.

In de ‘herziene’ MKBA is nergens een beschrijving te vinden van “een combinatie van de beste andere aanwending van middelen en de best mogelijke andere oplossingen voor knelpunten” of een beschrijving van “de best mogelijke alternatieve besteding van de projectmiddelen”, zoals de OEI-Leidraad en de Aanvulling daarop voorschrijven. **Ook de ‘herziene’ MKBA voldoet dus weer niet aan de OEI-systematiek.**

### **Het ontbreken van het ‘nulplusalternatief’ in de ‘herziene’ MKBA**

In de quick scan van de Randstedelijke Rekenkamer is ook sprake van een ‘nulplusalternatief’. Daarbij gaat het om een ‘ingrijpende verbetering van het bestaande tracé’ (Lelylaan/Churchillaan), zoals begin vorig jaar voorgesteld door de gemeente Voorschoten. De Rekenkamer schrijft daarover: “Het is de Rekenkamer (...) niet duidelijk waarom het nulplusalternatief (...) niet in de afweging is betrokken”.

In de ‘herziene’ MKBA staat daarover op pagina 4, dat de provincie vindt dat het nulplusalternatief maar in de milieu-effectrapportage aan de orde moet komen en niet in de MKBA, omdat de MKBA “primair bedoeld is om te trechteren tot een voorkeursalternatief voor in de milieueffectrapportage (m.e.r.)”. Hierbij gaat de provincie er gemakshalve aan voorbij, dat er volgens de Randstedelijke Rekenkamer op basis van de oorspronkelijke MKBA eigenlijk geen voorkeursalternatief gekozen kòn worden, juist door het ontbreken van een nul- of nulplusalternatief. **Dit geldt dus ook voor de ‘herziene’ MKBA.**

De enig juiste volgorde is dus het nul- en het nulplusalternatief te onderzoeken vóór de milieu-effectrapportage. Uit een behoorlijk uitgevoerde MKBA kan de verbetering van de bestaande route immers als het

---

<sup>1</sup> De Leidraad voegt daaraan toe: “Per situatie moet worden nagegaan wat het beste alternatief is voor het project. Soms is uitvoering van een ander, veel kleiner project het beste alternatief, soms is het voordeliger het knelpunt niet met infrastructuur te verkleinen maar door ander beleid. Ook uitstel van het project is vaak een relevant alternatief; dit kan worden meegenomen als een variant”

<sup>2</sup> Onvermeld blijft **hoe** ‘beprijzing’ in de referentie is ‘meegenomen’. Dat moet welhaast in een ineffectieve vorm zijn, want in de N&NN was immers sprake van een “onverminderd” doorgezette “autonome groei van het autoverkeer”.

voorkeursalternatief naar voren komen. Dat is ook van belang, omdat een voorkeursalternatief in de praktijk een geheel andere status heeft dan de alternatieven waarmee het in de mer-procedure vergeleken moet worden.

Het geeft geen pas u **eerst** te laten kiezen voor het door GS vastgestelde voorkeurstracé en **daarna pas** te gaan onderzoeken of die weg wel nodig is. Dat is eens te meer ongepast, omdat het bij het voorkeurstracé gaat om een buitengewoon dure weg, die langs het hele tracé heel veel schade doet en de problemen op de bestaande route niet oplost. Het gaat bovendien om een weg waarvan alle varianten - ook volgens de 'herziene' MKBA - een negatieve netto contante waarde hebben (wat per definitie inhoudt dat het project op economische grond niet voor uitvoering in aanmerking komt). Niet voor niets merkt de Randstedelijke Rekenkamer op, dat het "twijfelachtig (is) of de effecten, die niet in geld zijn uitgedrukt, tegen deze kosten kunnen opwegen". De "indirecte effecten" konden immers niet worden bepaald en de "externe effecten" (de omgevingschade) zouden de netto contante waarde alleen maar nòg negatiever maken.

Overigens zou er - bestuurlijk gezien - ook een bizarre situatie ontstaan als de verbetering van de bestaande route pas uit de mer-procedure als beste oplossing zou komen (als dat alternatief daarvoor althans de kans krijgt). Dan zou de provincie immers besloten hebben de RijnlandRoute aan te leggen (grotendeels op rijkskosten!), dan heeft ze dát ook in de streekplanherziening opgenomen, dan heeft ze over de financiering dáárvan ook met de minister gesproken en dan zou ze plotseling de bestaande route moeten gaan verbeteren!

(Concrete voorstellen voor de verbetering van de bestaande route)

Wij hebben u al in 2005 concrete voorstellen gedaan voor een verbetering van de bestaande route; voorstellen, die begin vorig jaar nog eens zijn herhaald door de gemeenteraad van Voorschoten. Daarbij ging het om de volgende - deels ook afzonderlijk te nemen - maatregelen: **a.** verbreed de Tjalmaweg (waar u al in 2005 toe heeft besloten), **b.** maak een fatsoenlijke aansluiting van de Plesmanlaan en de Lelylaan op de A44, **c.** zorg voor tunneltjes onder de Churchillaan, zodat de fietsers en voetgangers veilig kunnen oversteken, **d.** breng 'zoab' aan op de Churchillaan en handhaaf daar de maximum snelheid, **e.** herprofileer het Lammeschansplein, verbreed de Lammebrug en de Europaweg (zodat de capaciteit de stad uit wordt vergroot) en/of **f.** trek de Churchillaan met een tunnel onder de Vliet door naar de Europaweg<sup>3</sup>.

Deze maatregelen moeten ons inziens zo wie so genomen worden, ook al zou je de RijnlandRoute aanleggen. Het zijn dus èchte "no regret"-maatregelen. Ze kunnen ook veel sneller genomen worden, want de aanleg van de RijnlandRoute zou so wie so nog jaren op zich laten wachten en de problemen op de bestaande route toch niet oplossen. En sommige maatregelen op de bestaande route kunnen bij wijze van spreken 'morgen' al genomen worden. De provincie zou er bijvoorbeeld meteen voor kunnen zorgen, dat de Lammebrug niet meer in de spits wordt opgedaan (wat telkens grote files veroorzaakt).

Volgens Behoud Rijnland zou het **een zeer verwijtbare opstelling** zijn om de problemen op de bestaande route maar te laten bestaan en de nodige maatregelen daar maar achterwege te laten om zo de druk op de aanleg van de RijnlandRoute hoog te houden.

<sup>3</sup> De knelpunten in de bestaande route liggen vooral bij het knooppunt Leiden West en bij de Lammebrug/Europaweg en niet zozeer in het tussenliggende gedeelte!

## **Ons advies**

Al met al raden wij u met klem aan:

1. niet in te stemmen met de 'herziene' MKBA,
2. ook niet in te stemmen met het door GS vastgestelde voorkeurstracé en
3. ervoor te zorgen dat het nulalternatief en het nulplusalternatief behoorlijk worden onderzocht vóór de merprocedure, in een nieuwe, deugdelijke MKBA.

Graag bereid tot nadere toelichting, met vriendelijke groet en hoogachting namens de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland ([www.behoudrijnland.nl](http://www.behoudrijnland.nl)),

W.J. ter Keurs, J.R. van Leeuwen en E. Meelis

**CC** Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,  
de Randstedelijke Rekenkamer,  
de ministers Eurlings, Cramer, Verburg, Van der Hoeven en Bos,  
de Tweede Kamer der Staten-Generaal,  
de raden en burgemeesters en wethouders van de Holland-Rijnlandgemeenten,  
het AB en DB van Holland Rijnland

### Kritiek op de effectenbeschrijving in de ‘herziene’ MKBA (mei 2008)

Ook de ‘herziene’ MKBA onderscheidt “**directe effecten**”, “**indirecte effecten**” en “**externe effecten**”. Bij de “directe effecten” gaat het om “de waardering van de toegenomen bereikbaarheid, alsmede de financiële investerings- en onderhoudskosten”. Bij de “indirecte effecten” gaat het om de “additionele effecten (...) indirect optredend zoals de werkgelegenheid of het aantrekken van additionele vestigingsplaatsen voor bedrijven”. Bij de “externe effecten” gaat het om “omgevingsgebonden effecten op het gebied van geluid, veiligheid en milieu”.

#### **Wat de “directe effecten” betreft:**

- a. ook in de ‘herziene’ MKBA zijn de investeringskosten voor de RijnlandRoute nog steeds onbeoordeelbaar.
- b. Belangrijke kostenposten (zoals de kosten van de aanleg van parallelwegen langs de A4) zijn nog steeds weggelaten.
- c. Bovendien gelden de gepresenteerde investeringskosten niet meer als toegegeven wordt aan de wens van de gemeente Katwijk om de N206 verdiept aan te leggen en de wens van de gemeente Leiden om ook de N11 langs de Stevenshof verdiept aan te leggen. Hierdoor zullen de investeringskosten van de N11-varianten dicht in de buurt komen van de Korte-Vlietvarianten.
- d. Ook de ‘herziene’ MKBA vermeldt op pagina 32 nog steeds, dat de netto contante waarde<sup>4</sup> van alle varianten negatief is, wat per definitie inhoudt dat het project op economische grond niet voor uitvoering in aanmerking komt.
- e. Ook de ‘herziene’ MKBA vermeldt op pagina 25 nog steeds dat de RijnlandRoute zorgt voor een minime “winst” in reistijd “van 0,5-1,0 minuten per gemiddelde verplaatsing”. Deze “kleine verschillen” worden in de MKBA echter over een periode van 30 jaar “getotaliseerd” c.q. opgeblazen “tot grote bedragen aan maatschappelijke ‘winst’”.
- f. Wat de betrouwbaarheid van de reistijdwinst betreft liet de N&NN ten onrechte onvermeld, dat de A4 en delen van de A44 ten noorden van Leiden (blijkens de kaarten met de intensiteit/capaciteit-verhouding in het drukste uur van de avondspits) bij alle alternatieven van de RijnlandRoute overbelast zullen zijn. Als de overbelasting van de (dan verbrede) A4 tot aanpassingen van het Prins Clausplein zou moeten leiden, dan zal dat waarschijnlijk extreem hoge kosten met zich mee brengen.

#### **Wat betreft de “indirecte effecten”:**

- a. Ook de ‘herziene’ MKBA stelt op pagina 27, dat het nog steeds de vraag is hoe moet worden omgegaan met indirecte economische effecten (werkgelegenheid of het aantrekken van additionele vestigingsplaatsen voor bedrijven). Die effecten hebben ook volgens de ‘herziene’ MKBA “doorgaans weinig of geen effect op de uitkomst van de MKBA (...). Een MKBA is doorgaans een analyse zonder indirecte economische effecten”.
- b. Ook de ‘herziene’ MKBA wijdt dan ook géén apart hoofdstuk aan de “indirecte effecten” (wel aan de “directe effecten” (hoofdstuk 5) en ook aan de “externe effecten” (hoofdstuk 6)).
- c. In de N&NN ontbrak een beschouwing over het realiteitsgehalte van de veronderstelde groei van de oppervlakte kantoorruimte in de regio en de toename van de oppervlakte bedrijfsterreinen en de in het verlengde daarvan veronderstelde groei van de werkgelegenheid. Dat een dergelijke toename is afgesproken, lijkt ons onvoldoende verantwoording als zulke afspraken niet kunnen worden nagekomen. Verder stelt de notitie weliswaar dat de Rijnlandroute een belangrijke voorwaarde voor deze ontwikkeling zou zijn, maar dat wordt nergens navolgbaar beredeneerd (zie ons commentaar d.d. 16 januari jl. op de N&NN, ook te vinden op [www.behoudrijnland.nl](http://www.behoudrijnland.nl) > “Nieuwsarchief” > “Milieugroepen”).

<sup>4</sup> **Netto Contante Waarde (NCW) (ook: Net Present Value, NPV):** rentabiliteits- of besliscriterium bij kosten-batenanalyse. Het bedrag dat men verkrijgt door de contante waarde van de verwachte kosten van een investering af te trekken van de contante waarde van de verwachte opbrengsten. In een KBA wordt de NCW berekend met behulp van de maatschappelijke discontovoet. Als de NCW positief is, komt het project op economische grond voor uitvoering in aanmerking.

### **Wat betreft de “externe effecten”:**

- a.** Ook de ‘herziene’ MKBA heeft geen behoorlijke uitvoering gegeven aan het besluit van de stuurgroep RijnlandRoute op 11 november 2004 om bij de beoordeling van verschillende alternatieven (behalve aan “verkeer en vervoer”) ook een groot gewicht toe te kennen aan “natuur en landschap” en aan “milieu en leefbaarheid” (zie p. 26 van de “Verkenning”). Op die manier moest het mogelijk zijn “te komen tot een advies voor een voorkeurstracé”. Ook in de ‘herziene’ MKBA zijn de gekozen wegingsfactoren echter niet gehanteerd.
- b.** Des te belangrijker dus, dat de beschrijving van de “externe effecten” aan minimale kwaliteitseisen voldoet. Dit blijkt helaas echter geenszins het geval:
1. Ook aan het luchtkwaliteitsonderzoek in de ‘herziene’ MKBA kan weinig waarde worden gehecht (vanwege alle aannamen, deels grove schattingen en onzekerheden).
  2. Ook aan het geluidsonderzoek in de ‘herziene’ MKBA kan weinig waarde worden gehecht (vanwege het beperkte karakter daarvan, omdat er alleen maar is gekeken “naar geluidgevoelige bestemmingen in de nabijheid van de verschillende alternatieven” (en niet naar de geluidsbelasting op de Churchillaan e.a.).
  3. Ook de ‘herziene’ MKBA hanteert de Churchillaan weer ten onrechte als “indicator” voor het bepalen van de verkeersintensiteit (en de veiligheid) op het stedelijke wegennet.
  4. Ook de ‘herziene’ MKBA maakt weer niet duidelijk of de verkeersveiligheid voor kwetsbare groepen (voetgangers en (brom)fietsers) op het stedelijk wegennet ook werkelijk effectief wordt verbeterd.
  5. In ons commentaar op de oorspronkelijke MKBA vermeldden wij, dat de opstellers van de MKBA bijzonder weinig kennis hebben van natuur en landschap van het plangebied, bijvoorbeeld omdat ze voor de beschrijving van de voormalige zandwinning Vlietland de beschrijving van de Vlaardingse Vlietlanden hadden overgeschreven van een website van Natuurmonumenten. Dat wordt in de ‘herziene’ MKBA vergoelijkend “onduidelijkheid over de beschrijving van de Vlietlanden” genoemd.
  6. Ook de ‘herziene’ MKBA beperkt zich wat de effecten op beschermde soorten betreft ten onrechte weer tot vogels en vaatplanten (overigens zonder enige vermelding van de kwaliteit en de actualiteit van de gevonden gegevens en zonder enige vermelding wat tot “de omgeving” van een tracé gerekend is).
  7. Ook in de ‘herziene’ MKBA wordt weer de werkwijze gehanteerd om een tracé een negatiever score te geven naarmate er meer soorten “in de omgeving” van een tracé zijn “gevonden”. Uit de opgegeven aantallen ‘gevonden’ soorten vogels valt zonder meer af te leiden, dat daar een flink aantal bij zit dat slechts incidenteel in de betreffende ‘omgeving’ verbleef of alleen maar overvloedig. De gehanteerde werkwijze is dus onaanvaardbaar en levert een waardeloos resultaat op.
  8. Ook voor de ‘herziene’ MKBA geldt weer, dat de daarin gepresenteerde “analyses” helemaal niet nodig waren voor een conclusie, dat de verschillende varianten van het Korte-Vliettracé in het stedelijk gebied wat betreft natuur en landschap beter zullen scoren dan alle tracé’s door het landelijk gebied.
  9. Ook in de ‘herziene’ MKBA kan aan de beschrijving van de “barrièrewerking” en de mate van “doorsnijding” geen betekenis kan worden gehecht, omdat niet behoorlijk wordt gedefinieerd wat wordt bedoeld met deze begrippen en omdat een navolgbare beschrijving van de gehanteerde methoden daarin geheel ontbreekt.
  10. Ook de ‘herziene’ MKBA beperkt de ruimtelijke-orderingseffecten ten onrechte tot een (oncontroleerbare) schatting van het aantal panden dat gesloopt zou moeten worden voor de aanleg van verschillende tracé’s van de RijnlandRoute en tot een beschrijving van de “bekende” recreatieve voorzieningen die “hinder” van de weg zouden ondervinden (omdat er “op het gebied van de recreatie is weinig informatie bekend” is). Ook in de ‘herziene’ MKBA blijven andere mogelijke ruimtelijke-orderingseffecten (zoals verstedelijkingsrisico’s waar men dat niet wil) ten onrechte geheel buiten beschouwing.
  11. Ook in de ‘herziene’ MKBA zijn de scores voor de mogelijke effecten op de cultuurhistorische waarden in de MKBA nog steeds niet te vertrouwen (vanwege het uiterst beperkte en voorlopige karakter daarvan en omdat de MKBA een misleidende formulering hanteert voor de ligging van de zuidelijke tracé’s ten opzichte van het nationaal en internationaal belangrijke landelijk gebied eraan (“Het tracé komt in de nabijheid van dit gebied te liggen”).