



©2007 Mazon Voulk

Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland
www.behoudrijnland.nl

Geachte Statenleden!

Goede morgen! Mijn naam is Wim ter Keurs en ik spreek hier namens de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland.

De Randstedelijke Rekenkamer en wij hebben u geadviseerd om niet in te stemmen met de ‘herziene’ MKBA en óók niet met het voorkeustracé en ervoor te zorgen dat het nulalternatief en het nulplusalternatief behoorlijk worden onderzocht vóór de merprocedure, in een nieuwe, deugdelijke MKBA.

Nu stellen GS u voor om de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) voor de RijnlandRoute tòch vast te stellen, inclusief de nut-en-noodzaaknotitie (N&NN) en het voorkeustracé voor het vervolg in een project-mer.

Het staat u uiteraard geheel vrij af te wijken van adviezen die u gegeven worden. Dat ontslaat u echter niet van de plicht om **behoorlijk gemotiveerde besluiten** te nemen (en daarbij óók op **tegenargumenten** in te gaan). Als u het voorstel van GS overneemt, voldoet u niet aan die plicht.

Sta me toe dat uit te leggen. Ik volg daarbij de nummering van de besluiten in de voordracht van GS.

Indien u zou besluiten conform de voordracht van GS, dan zou u:

1. vaststellen, dat de MKBA *“voldoende onderbouwing biedt voor de bepaling van een voorkeustracé voor de (...) (Project-m.e.r.)”*. De Rekenkamer geeft in zijn quick scan echter aan, dat op basis van de MKBA eigenlijk geen voorkeustracé te bepalen is, vooral door het ontbreken van een uitgewerkt nulalternatief (omschreven als *“de beste andere aanwending van middelen en de best mogelijke andere oplossingen voor knelpunten”*). In de ‘herziene’ MKBA wordt het nulalternatief echter weer omschreven als *“de situatie die in een bepaald jaar (2020) ontstaat als de Rijnland Route niet wordt gerealiseerd”*. De voordracht gaat niet in op de verschillen met de Rekenkamer en motiveert de eigen interpretatie ook niet.
2. vervolgens ook vaststellen, dat de N&NN voldoende *“verkeerskundige en ruimtelijk-economische onderbouwing”* geeft voor de RijnlandRoute. De voordracht gaat echter niet in op de kritiek, dat in de N&NN irreële ruimtelijke en verkeerskundige uitgangspunten worden gehanteerd. Bovendien gaat de voordracht ook geheel voorbij aan de opmerkingen in de MKBA zèlf, dat de zogenaamde *“indirecte effecten”* van de RijnlandRoute (zoals werkgelegenheid en het aantrekken van bedrijven) niet te bepalen zijn. De motivering van de *“verkeerskundige en ruimtelijk-economische onderbouwing”* ontbreekt dus.
3. ook zonder meer akkoord gaan met de bewering van GS dat de *“onjuistheden en onduidelijkheden uit de MKBA zijn gecorrigeerd”*, hoewel het nulalternatief ook in de ‘herziene’ MKBA nog steeds onjuist is gedefinieerd. De voordracht gaat daar niet op in.

4. “de uitkomst van de trechtering (...) op grond van MKBA” onderschrijven en geheel voorbijgaan aan de opmerking van onder andere de Rekenkamer, dat op grond van deze MKBA eigenlijk geen voorkeursalternatief is te bepalen.
5. ook instemmen met “een interactief proces voor de vervolgfase waarin voorstellen van belanghebbenden worden betrokken”. Met dit meervoud “voorstellen” kunt u redelijkerwijs niet instemmen, omdat u weet dat GS (naast het voorkeurstracé en de twee wettelijk verplichte alternatieven) alléén “een modulair opgebouwd nulplusalternatief” in de project-mer willen meenemen, zonder te motiveren waarom alleen dat alternatief wordt meegenomen en zonder te motiveren waarom dat per se “modulair” moet worden opgebouwd (om er later elementen uit weg te kunnen laten?).

Ik heb het voortdurend over de motivering, omdat **het motiveringsbeginsel** één van de “algemene beginselen van behoorlijk bestuur” is, die ook voor uw besluit geldt, en omdat de voordracht van GS en wat daaraan ten grondslag ligt schromelijk tekortschiet in de motivering van het besluit dat van u gevraagd wordt.

Er is dus alle reden om:

1. het advies van de Randstedelijke Rekenkamer, onze stichting en vele anderen alsnog op te volgen (en dus **niet in te stemmen** met de ‘herziene’ MKBA en óók niet met het door GS vastgestelde voorkeurstracé en ervoor te zorgen dat het nulalternatief en het nulplusalternatief behoorlijk worden onderzocht vóór de merprocedure, in een nieuwe, deugdelijke MKBA). Dat moet tóch gebeuren als u voor een rijksbijdrage in aanmerking wilt komen.

Maar er is ook alle reden om:

2. GS op te dragen om **so wie so geld vrij te maken** voor een spoedige verbetering van de bestaande N206-route. Dat moet tóch gebeuren, ook als de RijnlandRoute zou worden aangelegd, omdat die weg de problemen op de bestaande route immers niet oplost. Zoals wij u en ook minister Eurlings onlangs hebben geschreven, zouden wij het een zeer verwijtbare opstelling vinden 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.

Nog één opmerking over de financiering van de RijnlandRoute:

In de 5-minutenversie van het voorstel van GS staat, dat het rijk weliswaar nog geen bijdrage heeft toegezegd, maar “dat de RijnlandRoute onder voorwaarden (...) in het MIRT kan worden opgenomen” en dat “financiering door het rijk (...)daarmee een stap dichterbij (is) gekomen”.

U moet zich wat dit betreft wellicht niet te rijk rekenen. Het is opmerkelijk, dat de voordracht die voorwaarden niet vermeldt.

- Want minister Eurlings heeft bij de behandeling van het MIRT-projectenboek door de vaste Kamercommissie Verkeer en Waterstaat eind vorig jaar gezegd, dat een “voorwaarde voor succes is dat de inzet van de regio eensgezind en duidelijk is”. En dat is zeker nog niet het geval, want de gemeente Voorschoten en vele duizenden bewoners blijven tegen de aanleg van der RijnlandRoute.
- De minister heeft toen ook gezegd, dat vooral ook “de verkeerskundige effecten” op de A44 en de A4 “eerst goed in kaart zullen worden gebracht”. Dat is niet zonder betekenis, want bij alle alternatieven van de RijnlandRoute zullen de A4 en delen van de A44 ten noorden van Leiden overbelast zijn.
- Aan dit alles heeft de minister bovendien toegevoegd, dat ook “een gefaseerde uitvoering (...) ook tot de mogelijkheden behoort”.

In dit verband kunt u denken aan de verbreding van de Tjalmaweg, waartoe u al in 2005 besloten heeft.

- In het algemeen heeft de minister gewezen op de wenselijkheid projecten te “versoberen” en bovendien ook nadrukkelijk aangegeven, dat het helpt als regio’s “echt heel ver willen gaan” in “bijbetalingen”, omdat hij dat beschouwt als “een bewijs voor het feit dat een problematiek ter plaatse echt gevoeld wordt”.

Ook in de voordracht van GS is er - in verband met de groene buffer en de bebouwing van Voorschoten - weer bij herhaling sprake van een “zorgvuldige inpassing” van het voorkeurstracé. Dit lijkt ons een al te gemakkelijk herhaalde bezweringsformule met een zeer vrijblijvend karakter. Deels is zo’n inpassing namelijk onmogelijk (een geboorde tunnel met aansluitingen bijvoorbeeld) en deels zal een dergelijke inpassing de aanlegkosten zeer verhogen (een verdiepte Tjalmaweg en N11 bij de Stevenshof bijvoorbeeld).

Al met al verzoeken wij u met klem een behoorlijk besluit te nemen.

Dank voor uw aandacht!