



©2007 Manon Vosik

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

Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland

Witte Singel 54, 2311 BL Leiden. E: 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, maandag 14 juli 2008.

Aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
Postbus 90602, 2509 LP Den Haag (kamer A088).

betreft: visie op - en bezwaren tegen - de zesde partiële herziening van het streekplan Zuid-Holland West 2003, As Leiden Katwijk en de daarbij behorende planMER

Geacht college!

De besluitvorming over de As Leiden Katwijk krijgt een steeds merkwaardiger en ongeloofwaardiger karakter. De motivering van de besluiten begint tegelijkertijd meer en meer tekort te schieten. Dat geldt in het bijzonder ook voor de drie projecten waar de streekplanherziening betrekking op heeft: de locatie Valkenburg, de Rijnlandroute en de RijnGouwelijn West.

Hieronder geven we eerst onze visie op de ontwerp-streekplanherziening en daarna op het planMER.

De ontwerp-streekplanherziening

De Locatie Valkenburg

Nut en noodzaak

Nergens blijkt uit de ontwerp-streekplanherziening, dat de woningbouwopgave van Holland Rijnland en voor Valkenburg nog eens kritisch is gezien in het licht van de zich stabiliserende bevolking en de toenemende vergrijzing in Holland Rijnland. Zo'n kritische bezinning is echter wel nodig. De bevolking van Holland Rijnland is in de afgelopen vijf jaar (van 2002 tot 2007) met een 0,5% toegenomen (en in het laatste jaar vrijwel niet meer gegroeid). Gaat de provincie er nu echt nog steeds vanuit, dat de bevolking van Holland Rijnland vanaf 2010 weer flink zal toenemen (elke vijf jaar zelfs met meer dan 3%)? Dan zal toch deugdelijk gemotiveerd moeten worden waarop een dergelijke verwachting is gebaseerd.

Wat de behoefte aan bedrijventerreinen betreft verantwoordt de ontwerp-herziening nergens waarop de behoefte is gebaseerd aan "een goed bereikbare (top)locatie voor bedrijven met een hoogwaardige huisvestingsvraag" met bedrijfspanden met "veelal een kantoorachtige uitstraling en een grote zichtbaarheid", "geschikt voor internationale, nationale en regionale bedrijven" met "het Bio sciencecluster in Leiden" als "één van de doelgroepen die zich op Valkenburg zou kunnen vestigen" (waarop de fasering van de uitgifte ook afgestemd zou moeten worden). Wij missen een deugdelijke en navolgbare verantwoording hiervan (zie ook bijlage 1).

Niet zonder passende infrastructuur?

De ontwerp-herziening vermeldt, dat “de ontwikkeling van de locatie Valkenburg (...) niet plaats(vindt) zonder de passende infrastructuur RijnGouwelijn en Rijnlandroute (...) en dat met de realisatie van deze infrastructuur gestart is, voordat met de stedelijke ontwikkeling van Valkenburg gestart”. Daarbij wordt “de Rijnlandroute vanaf de A4 tot aan Katwijk nu als één geheel gezien”. Dit gaat voorbij aan de opmerking van minister Eurlings eind vorig jaar (bij de behandeling van het MIRT-projectenboek), dat ook “een gefaseerde uitvoering (...) tot de mogelijkheden (behoort)”. De opmerking in de ontwerp-herziening, dat “het westelijk deel van de Rijnlandroute (A44-Katwijk) zorgt voor (auto)ontsluiting van de nieuwe woonwijk” sluit beter aan bij de opmerking van de minister. Voor de auto-ontsluiting van de locatie Valkenburg kan ons inziens vooralsnog in ieder geval worden volstaan met de (verbrede) N206 tussen Katwijk en de A44. Daar is de N11w tussen de A44 en de A4 niet voor nodig.

Wel wachten met de aanleg van de RijnGouweLijn?

Overigens vinden wij, dat het adagium ‘eerst bewegen, dan bouwen’ zeker niet alleen moet gelden voor het autoverkeer, maar vooral ook voor het langzaam verkeer en het openbaar vervoer. Daarom vinden wij de opmerking in het Integraal Structuurplan (ISP) Nieuw Valkenburg van april jl., dat “op het moment van de oplevering van de RijnGouwelijn (...) (een deel van) de woningen in het Tuindorpgedeelte gereed (zal) moeten zijn (...) om de HOV-verbinding voldoende passagiers te bieden” onevenwichtig en zeer zorgwekkend. Weliswaar wordt daar in het ISP aan toegevoegd, dat “functionerend hoogwaardig openbaar vervoer nodig (is) om nieuwe bewoners niet afhankelijk te maken van de auto”, maar de locatie zal zich in no time tot een ‘autolocatie’ ontwikkelen als de weginfrastructuur er wèl ligt als de eerste woningen worden opgeleverd, maar met de aanleg van de infrastructuur voor het openbaar vervoer wordt gewacht. Overigens is het voor het aanbod van voldoende passagiers ook helemaal niet nodig te wachten met de aanleg van de RijnGouweLijn als die meteen wordt doorgetrokken naar Katwijk en Noordwijk (en bij voorkeur ook verder naar Voorhout).

Overigens zijn er **op deze manier (!)** tenminste twee redenen om ernstig te twijfelen aan de betekenis van de RijnGouweLijn voor de locatie Valkenburg:

1. Ten eerste zal de locatie maar één halte krijgen. Dat is volstrekt onvoldoende voor een locatie van deze omvang. De opmerking in de ontwerp-herziening, dat hiermee “zowel de locatie Valkenburg als het bestaande bebouwde gebied van Valkenburg door middel van openbaar vervoer (wordt) ontsloten”, achten wij dan ook onjuist.
2. Ten tweede ligt de RijnGouweLijn helemaal aan de rand van de woningbouwlocatie, die verder wordt gekenmerkt door verontrustend lage woningdichtheden, te weten voor de hele locatie ca. 24 woningen per hectare, volgens het ISP Nieuw Valkenburg variërend van “van gemiddeld 8 woningen per hectare tot 60 woningen per hectare (...) in het gebied tussen de halte van de RijnGouwelijn en de nieuwe boulevard.” Bij de laatstgenoemde dichtheid gaat het echter om slechts 15% van alle geplande woningen in de locatie! En als we ook de wat lagere dichtheden (in gebied C) daar direct omheen meetellen, dan ligt op zijn best ongeveer eenderde van alle woningen in de locatie binnen het bereik van deze ene halte! Dat is dé manier om (ruimte verspillende) ‘autolocaties’ te laten ontstaan. Bovendien zijn er volgens de ontwerp-herziening rond die halte ook “mogelijkheden voor voorzieningen, bedrijvigheid”. De vraag is hoeveel woningen er dan uiteindelijk per saldo binnen het bereik van die ene halte komen te liggen.

Fietspaden?

De ontwerp-herziening gaat op een zorgwekkende manier om met de fiets. Volgens het ontwerp wordt “de fiets (...) de belangrijkste manier van verplaatsen in de wijk” (vetgedrukte van ons). Verder worden mogelijke fietsverbindingen in de ontwerp-herziening vrijwel uitsluitend in recreatieve zin genoemd (naar de bufferzone en de nieuw te ontwikkelen (groen)gebieden bijvoorbeeld). Expliciete aandacht voor fietsverbindingen in het kader van het woon-werkverkeer en andere belangrijke dagelijkse relaties ontbreekt geheel in de ontwerp-herziening (en helaas ook in het ISP Nieuw Valkenburg). Daar zal dus op zeer korte termijn in moeten worden voorzien. Bovendien dient het adagium ‘eerst bewegen, dan bouwen’ ook te gelden voor de aanleg van voorzieningen voor het langzaam verkeer, zeker omdat het ook volgens de MKBA vooral gaat om korte-afstandsverplaatsingen.

Bodemverontreiniging

Een bijzonder aspect van Valkenburg is de bodemverontreiniging. Het is verbijsterend in de ontwerp-herziening te lezen dat *“het vermoeden bestaat dat het gebied op een aantal locaties verontreinigd is met kerosine en andere afvalstoffen”* en dat de landingsbaan *“mogelijk (is) verontreinigd met asbest, slakken uit hoogovens en kerosine”* (vetgedrukte van ons). Daar is nú kennelijk nog steeds geen onderzoek naar gedaan, hoewel het *“van essentieel belang”* wordt geacht *“dat er een goed beeld van de verontreinigingen op het vliegveld Valkenburg komt voordat tot inrichting wordt overgegaan, om eventueel noodzakelijke maatregelen te kunnen nemen”*. Kennelijk zonder enig onderzoek beveelt de ontwerp-herziening: *“Gebruik de ontwikkeling van de locatie Valkenburg om de bodemverontreinigingen vanuit het verleden te saneren”*. Bodemsanering kan echter vele miljoenen kosten.

Zie overigens ook onze reactie op de Integrale Structuur Visie Locatie Valkenburg d.d. 30 juni 2007 en wil die reactie beschouwen als behorend tot onze visie op de voorliggende ontwerp-herziening.

De RijnlandRoute

Alternatieven in onderzoek

De streekplanherziening wordt ook noodzakelijk geacht voor de aanleg van de **RijnlandRoute** via het voorkeurstracé van de provincie (het N11 west-tracé en de verbrede N206)¹. Als we het besluit van Provinciale Staten op 25 juni jl. echter serieus nemen, dan wordt het “nul-plusalternatief” (omschreven als *“een pakket van maatregelen om de bestaande verkeersproblematiek aan te pakken”*) en het “nul-plusplusalternatief” (het door de Wijkraad Stevenshof aangedragen alternatief “Churchill Avenue”) *“modulair opgebouwd”, “volwaardig”, “serieus”* en *“volledig”* meegenomen in de project-mer. Bovendien wordt er (volgens de MKBA-systematiek en samen met de indieners) een ‘quick scan’ gemaakt van het (door de Wijkraad Stevenshof aangedragen) alternatief “A Spoortracé” om te bezien of ook dat alternatief in de project-mer kan worden betrokken.

Als de project-mer deugdelijk wordt uitgevoerd, dan kan de uitkomst daarvan zijn dat één (of meer) van deze alternatieven wat kosteneffectiviteit betreft veel beter scoort dan het voorkeurstracé van de RijnlandRoute en dat dus voor een alternatief voor de RijnlandRoute gekozen moet worden.

Met het oog op de alternatieven die nog in de project-mer moeten worden onderzocht is zorgelijk wat de ontwerp-herziening - ook weer zonder enige onderbouwing - vermeldt over het “opwaarderen” van de Churchillaan: *“Het alleen opwaarderen van de Churchillaan, lost de problemen van overbelasting en hinder niet op”*. Elke verwijzing naar onderzoek, waarop deze bewering zou kunnen zijn gebaseerd, ontbreekt. Een paar zinnen verder komen we de volgende merkwaardige passage tegen: *“Verhoging van alleen de capaciteit op de Churchillaan door uitbreiding naar 2x2 rijstroken levert niet voldoende op om tot een vlotte doorstroming te kunnen komen. Er zal sprake blijven van congestie”*.

Kennelijk is het de opstellers van de ontwerp-herziening niet bekend,

- dat de Churchillaan (al tientallen jaren) bestaat uit 2 x 2 rijstroken,
- dat de knelpunten van de N206-route vooral liggen bij de knoop Leiden-West en bij het Lammeschansplein, de Lammebrug en de Europaweg (en niet zozeer op de Churchillaan zelf),
- dat het bij de door ons en de gemeente Voorschoten voorgestelde en door de Randstedelijke rekenkamer genoemde verbetering van de bestaande route zeker niet alleen gaat om de verhoging van de capaciteit van de Churchillaan (zie de bijlage bij ons advies over de RijnlandRoute aan de provincie d.d. 9 september 2005 n.a.v. de Samenvattende rapportage van de uitkomsten van de “Verkenning RijnlandRoute” van 17 april 2005 en de DHV-Studie naar de effecten van een wegverbinding in de corridor A4-A44-Katwijk van mei 2005),
- dat 90% van het verkeer op de Churchillaan uit Leiden komt en/of daar moet zijn en
- dat de Churchillaan (volgens de I/C-kaarten van de gemeente Leiden en Holland Rijnland) nu niet overbelast is (en ook niet in 2020 zonder RijnlandRoute).

Ondanks alle onderzoek naar alternatieven staat in de inleiding van hoofdstuk 3 van de ontwerp-herziening toch gewoon, dat de daarvoor beschreven *“planvorming voor de locatie Valkenburg en de definitieve tracékeuzes*

¹ Het (gewijzigde) kernpunt 36 luidt volgens de ontwerp-herziening: *‘Realiseren Rijnlandroute vanaf A4 volgens tracé N11-West naar A44, oostelijk langs Valkenburgse Meer en aantakken op N206 bij Katwijk. Vanaf de aansluiting N206 tot N441 zal de provinciale weg worden verbreed. Voor het gebied ten oosten van het Valkenburgse Meer is vanaf Maaldrift tot Knooppunt Leiden West een zoekgebied aangegeven. Betreffende tracés en het zoekgebied dienen tot realisering ruimtelijk gevrijwaard te blijven van andere functies.’*

voor de Rijnlandroute en voor de RijnGouwelijn West leiden tot wijziging van het streekplan West uit 2003” (vetgedrukte van ons) en dat deze nieuwe ontwikkelingen “door deze partiële herziening (...) een ruimtelijk kader (krijgen) waarbinnen de gemeenten het ruimtelijk beleid kunnen vertalen in bestemmingsplannen en kunnen overgaan tot realisering van die plannen”. In het inleidende hoofdstuk van de ontwerp-herziening staat, dat streekplannen na de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening “de status van structuurvisie” krijgen en dat “de provincie (kan) ingrijpen met haar nieuwe instrumentarium”, “indien een gemeente in haar bestemmingsplan geen rekening houdt met het provinciale beleid uit de structuurvisie”.

Er is hier duidelijk sprake van een ongemotiveerde strijdigheid van besluiten, op verschillende punten in strijd met algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Indien we het besluit van Provinciale Staten van 25 juni jl. serieus moeten nemen en als het werkelijk de bedoeling is de in de project-mer meegenomen alternatieven voor de RijnlandRoute een echt serieuze kans te geven, dan dient de streekplanherziening te worden uitgesteld.

Nut en noodzaak

Omdat de onderbouwing van nut en noodzaak van de RijnlandRoute ook in de ontwerp-herziening weer schromelijk tekortschiet, verzoeken wij u tenminste ook de volgende stukken (waarover u reeds beschikt) te beschouwen als behorend tot onze visie op de voorliggende ontwerp-herziening:

- ons advies over de RijnlandRoute aan de provincie d.d. 9 september 2005 (n.a.v. de Samenvattende rapportage van de uitkomsten van de “Verkenning RijnlandRoute” van 17 april 2005 en de DHV-Studie naar de effecten van een wegverbinding in de corridor A4-A44-Katwijk van mei 2005);
- ons commentaar op de Nut-en-NoodzaakNotitie (N&NN) van de provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland over de RijnlandRoute “RijnlandRoute Verbinding van belang” d.d. 16 januari jl.;
- ons commentaar op de Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse (MKBA) van DHV voor de RijnlandRoute “RijnlandRoute Structurerend element in de As Leiden Katwijk” d.d. 28 januari jl.;
- ons commentaar op de ‘herziene’ MKBA voor de RijnlandRoute als basis voor verdere besluitvorming d.d. 30 mei jl.;
- de door ons uitgedeelde inspreektekst bij agendapunt 2a (Maatschappelijk Kosten - en Batenanalyse en Nut - en Noodzaaknotitie Rijnlandroute) van de vergadering van de Statencommissie Mobiliteit, Kennis en Economie op woensdagavond 11 juni 2008 in het provinciehuis in Den Haag;
- de door ons uitgedeelde Inspreektekst bij agendapunt 4 (“Voorstel van Gedeputeerde Staten over de kosten baten analyse Rijnlandroute (5953)”) van de vergadering van Provinciale Staten op woensdag 25 juni 2008 in het provinciehuis in Den Haag.

Bijlage 1 bevat een puntsgewijze samenvatting van deze stukken. Wij verzoeken u óók deze samenvatting te beschouwen als behorend tot onze visie op de voorliggende ontwerp-herziening.

Ook de ontwerp-herziening gaat hier niet op in en herhaalt slechts wat er ook al in de MKBA, de ‘herziene’ MKBA en in de N&NN staat. Ook de ontwerp-herziening gaat er weer zonder enige nadere onderbouwing vanuit, dat “de mobiliteit in de regio (...), niet alleen door de nieuwe woningen, maar ook door de daarbij geplande bedrijvigheid fors (zal) toenemen”. Hiermee schiet de ontwerp-herziening schromelijk tekort voor wat betreft de motivering van de aanleg van de RijnlandRoute (één van de drie projecten waarvoor de streekplanherziening noodzakelijk wordt geacht!).

Aansluitingen

Verder is de ontwerp-herziening ten onrechte uitermate vaag over de aansluitingen op de RijnlandRoute. De positie en het ontwerp daarvan kan echter niet in het midden (of zelfs achterwege) worden gelaten:

- de aansluiting van de RijnlandRoute op de A44 zou het optimaal functioneren van de (toch al zéér smalle) ecologische verbinding tussen de kust en het Groene Hart daar ter plaatse wel eens onmogelijk kunnen maken. De RijnlandRoute is bij de A44 vanwege de ecologische verbinding al “strak” tegen de Stevenshof aan geprojecteerd en kan niet nòg dichter daartegenaan gelegd worden. Hierbij dient te worden bedacht, dat het hier enerzijds gaat om één van de weinige plekken in ons land (zo niet de enige plek) waar de Ecologische HoofdStructuur het Groene Hart met de kust verbindt, maar dat anderzijds de bewoners van een aantal straten in de Stevenshof met ernstige geluidhinder van de in hun richting verschoven RijnlandRoute te maken kunnen krijgen.

- De ontwerp-herziening kan wel beweren dat met name ook in Voorschoten “*zeer grote aandacht voor inpassing*” of “*extra aandacht voor een optimale inpassing*” “*een vereiste*” zijn en dat in de bebouwing van Voorschoten “*een ondergrondse variant (...) de voorkeur (heeft)*”, maar laat ons inziens ten onrechte in het midden of die ondergrondse variant, zoals Voorschoten wil, een geboorde tunnel zal zijn (waarop geen aansluitingen mogelijk zijn). De ontwerp-herziening laat ook in het midden waar eventuele aansluitingen in Voorschoten zijn gedacht (op de Haagweg tussen Ter Wadding en de spoorlijn en/of op de Voorschoterweg).
- Ronduit misleidend is de ontwerp-herziening (en vooral ook kaart 5) over de aansluiting van de RijnlandRoute op de A4. Ook daar is volgens de ontwerp-herziening “*extra aandacht voor een optimale inpassing (...) vereist*”. Volkomen onzichtbaar blijft echter, dat de situatie daar zou bestaan uit een hoofdstructuur (de A4 met 2 x 4 rijstroken) en een parallelstructuur (met 2 x 2 rijstroken) - alles bij elkaar dus 12 rijstroken! - en dat de RijnlandRoute op de parallelstructuur zou worden aangesloten.

Op grond van het bovenstaande maken wij bezwaar tegen het geheel van beleidsuitspraken van structurerende elementen en kernpunten in de ontwerp-herziening en de consequenties daarvan voor de plankaart, voor zover van toepassing op de in deze visie en in de bijlage besproken aspecten van de lokatie Valkenburg, de RijnGouweLijn en de RijnlandRoute.

Het planMER

De planvorming en planalternatieven

Wij hebben grote moeite met de manier waarop de verschillende planalternatieven zijn ontwikkeld en in het verlengde daarvan ook met de planalternatieven zelf. In het planMER staat, dat de “*de ruimtelijke opgaven in het gebied*” en “*de gezamenlijke problematiek van de verschillende lopende projecten*” zijn “*onderzocht*” en “*bekeken*” “*in verscheidene werkgroepen, waaronder het ontwerpatelier As Leiden-Katwijk en de Werkplaats Valkenburg – RijnlandRoute – RijnGouwelijn*”. Volgens het planMER heeft “*in het proces van het atelier (...) een samenwerking tussen betrokken overheden, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en burgers vorm gekregen*”.

Als gevolg hiervan lijken de planalternatieven in hoge mate een optelsom te zijn geworden van alle wensen van de verschillende deelnemende partijen zonder enig kritisch onderzoek naar de realiseerbaarheid c.q. de financierbaarheid daarvan. Het ‘nulplusalternatief’ en het ‘nulplusplusalternatief’ en andere alternatieven voor de RijnlandRoute zijn bovendien niet onderzocht (zie het besluit van Provinciale Staten op 25 juni jl.).

De representativiteit van de deelnemers aan deze samenwerking is twijfelachtig. Een gestructureerde vorm van kritisch en constructief ‘tegedenken’ is kennelijk ook niet georganiseerd. De planalternatieven lijken in hun hoofdonderdelen althans zeer veel op elkaar; het zijn veeleer varianten dan alternatieven. De opmerking in het planMER, dat “*de planalternatieven (...) wel voldoende onderscheidend (zijn)*”, wordt ook nergens onderbouwd. Ook wordt nergens behoorlijk verantwoord waarom juist deze planalternatieven zijn ontwikkeld en gepresenteerd. Bovendien hebben de verschillende gekozen volksvertegenwoordigingen veel te weinig met dit proces te maken gehad. Dat geeft eens te meer bijzonder weinig legitimiteit aan de ontwikkelde planalternatieven.

Verder heeft de planvorming een buitengewoon rommelig karakter gekregen doordat de planalternatieven voor de streekplanherziening op essentiële punten afwijken van de RijnlandRoute-alternatieven die in de MKBA zijn onderzocht. De planalternatieven kunnen daar dus ook niet goed mee vergeleken worden. Zo loopt de RijnlandRoute (niet alleen) in planalternatief 1 tussen de A4 en de A44 bijvoorbeeld “*in zijn geheel bovengronds*”.

Het gebrek aan kennis van het plangebied

Het zal iedereen die van dit plangebied houdt grote zorgen baren, dat de opstellers van het planMER het gebied kennelijk niet kennen. Daardoor is het zeer de vraag of zij de effecten van de realisering van Nieuw Valkenburg

en de RijnlandRoute wel kunnen beoordelen. We geven een paar willekeurige voorbeelden (vetgedrukt de blunders).

Volgens de opstellers van het planMER:

- moet er kennelijk nog altijd gesproken worden van “*het vissersdorp Katwijk*”;
- zijn “*vanaf de bebouwingslinten langs de Oude Rijn (...) weidse vergezichten mogelijk over de zogenaamde cope ontginningen*”;
- is er “*langs de Weipoortse Wetering (...) een molen, gebouwd in het jaar 1642 (Zelden van Passé)*”;
- moet de Ommedijkse polder onder “*de droogmakerijen*” gerangschikt worden;
- geeft de Leidse wijk de Stevenshof “*zicht op het open strandvlaktelandschap, de Oude Wetering en het Landgoed Zuidwyk*”;
- kijken “*de dorpen Rijksdorp en de Pan (...) uit over de Ommedijkse polder*”.

De beoordeling van het ‘doelbereik’

Om te kunnen beoordelen of de uitvoering van een overheidsplan de gewenste doelen realiseert moet het bereiken van die doelen wel door eenieder vastgesteld kunnen worden. Daarin is het planMER zeer onevenwichtig en schiet het ook zeer tekort. Aan de ene kant wordt bijvoorbeeld het “*realiseren van twee grootschalige infra projecten (RijnGouwelijn en Rijnlandroute)*” heel concreet als één van de gemeenschappelijke doelen van de regiopartijen genoemd². Maar aan de andere kant is de “*handhaving van een duurzame robuuste groene zone*” en het “*realiseren van een ecologische zone Groene Hart - Duinen tussen Wassenaar en Leiden-Katwijk*” heel wat minder beoordeelbaar.

Überhaupt blijken vooral de ‘zachte’ doelen (op het gebied van natuur en landschap bijvoorbeeld) systematisch heel vaag en onbeoordeelbaar geformuleerd. Zie bijvoorbeeld de uiterst vage § 5.2.4 en figuur 5.1 over “*de landschappelijke structuren van groen en water*” (die toch “*voor een gebied van groot belang*” worden geacht).

Overigens is de beoordeling van het bereiken van de doelen (“*de beoordeling op doelbereik*”) in het planMER grotendeels onbeoordeelbaar. In het algemeen is slecht beoordeelbaar hoe de nullen, plussen en minnen tot stand zijn gekomen. Meer in het bijzonder is bijvoorbeeld onduidelijk waarom géén van de planalternatieven volgens het planMER kennelijk een relevant effect op de “diversiteit in landschappen” (in het “*groen-blauw raamwerk*”) heeft.

Opvallend is dat alle planalternatieven een (groot) positief effect op het verbeteren van de bereikbaarheid hebben:

- Deels hebben deze (grote) positieve effecten echter het karakter van een **tautologie**. Als een van de knelpunten in de bereikbaarheid wordt immers genoemd, dat “*schakels in de oost-west verbinding ontbreken*”. Dan hoeft het vervolgens geen verbazing te wekken, dat twee nieuwe oostwestverbindingen de “*oost/west routes (versterken)*”. Overigens is het klinkklare onzin, dat “*Oost/west verkeer is gedwongen om routes door stedelijk gebied te kiezen*”. Veel lange-afstandsverkeer van en naar het oosten rijdt via Amstelveen en veel korte-afstandsverkeer op de bestaande route moet in Leiden zijn en/of komt daarvandaan.
- Deels wordt het positieve effect van alle planalternatieven bereikt door de “*schaalsprong*” die alle alternatieven leveren. Die schaalessprong wordt volgens het planMER veroorzaakt door een “*8-Vormige verkeersstructuur met OV-systeem er tussendoor*”. Die verkeersstructuur is echter ook in het streekplanalternatief niet overgenomen.
- Volstrekt onduidelijk is hoe het knelpunt, dat “*de verschillende verkeersstromen (...) te veel vervlochten (zijn)*”, heeft doorgewerkt in het verbeteren van de bereikbaarheid. Onbeantwoord blijft de vraag wáár de verschillende verkeersstromen “*te veel vervlochten*” zijn. Dat er geen langzaam verkeer op autowegen mag komen, is minder interessant dan het feit dat randwegen in het algemeen meer autoverkeer tegelijk een stad in kunnen brengen en dat alle verkeer daar - uiteraard - vaak wel vervlochten is. De (onbeantwoorde) vraag is dus vooral welk effect de aanleg van de RijnlandRoute op

² Overigens lijken ons de RijnlandRoute en de RijnGouweLijn geen doelen, maar veeleer middelen om bepaalde doelen te bereiken. De RijnGouweLijn is een middel om het aandeel van het openbaar vervoer in de verplaatsingen aanzienlijk te vergroten, zodat die verplaatsingen substantieel minder omgevingsschade met zich mee brengen. Een aandeel van ca. 15% na aanleg van de RijnGouweLijn is natuurlijk veel te weinig voor de voornamelijk korte-afstandsrelaties waar het hier om gaat!

Leiden zou hebben. Een ringstructuur maakt het stedelijk gebied namelijk zeker niet per definitie meer verkeersluw.

In het algemeen wordt het begrip “bereikbaarheid” ook slecht gedefinieerd in het planMER. *“De bereikbaarheid van en binnen de regio”* (vetgedrukte van ons) is een veel te vage omschrijving voor een behoorlijke analyse van de problemen. Bovendien wijdt het planMER geen woord aan de overbelasting van de A4 (en delen van de A44) bij alle alternatieven van de RijnlandRoute en ook niet aan de aanzienlijke toename van het verkeer op verschillende straten in Leiden noch ook aan de overbelasting van delen van de bestaande N206-route bij verschillende RijnlandRoute-alternatieven. Er wordt nergens uitgelegd hoe dat is meegewogen bij het beoordelen van het verbeteren van de bereikbaarheid.

De beoordeling van de milieu-effecten

In het algemeen is de beoordeling van de milieu-effecten van de verschillende planalternatieven buitengewoon slecht beoordeelbaar. Vaak is onduidelijk op grond waarvan bepaalde aspecten (*“criteria”*) nullen, plussen en/of minnen hebben gekregen. Dat geldt des te sterker voor de beoordeling van het totaal aan aspecten binnen een thema. Het planMER vermeldt daarover, dat *“de beoordelingen op de afzonderlijke criteria binnen een thema/aspect (...) op basis van een expert judgment (zijn) uitgedrukt tot een totaalbeoordeling”* en dat *“daarbij (...) niet een directe optelling van criteria (is) gehanteerd”*, maar dat *“op aspectniveau een afzonderlijke inschatting (is) gemaakt van de vraag of effecten positief danwel negatief en groot danwel klein zijn”* (vetgedrukte van ons). Dat maakt een beoordeling door derden al met al echter nagenoeg onmogelijk.

Zo is bijvoorbeeld geheel onduidelijk waarom *“de openheid van de Ommedijkse polder”* alleen negatief zou worden beïnvloed door planalternatief 3 (de RijnlandRoute zuidelijk om Valkenburg heen). Wordt de openheid van deze polder dan niet negatief beïnvloed door de bebouwing van Valkenburg in de planalternatieven 1 t.e.m. 5? Voor de *“effecten op de ecologie”* geldt overigens precies hetzelfde.

Even onduidelijk is waarom planalternatief 5 geen relevant effect heeft op de *“ruimtelijke structuur”* van de *“landgoederenzone”*. Deze onduidelijkheid wordt nog versterkt doordat het begrip *“ruimtelijke structuur”* niet wordt uitgelegd. Hiermee komt uiteraard ook de totaalbeoordeling van de effecten op het landschap op losse schroeven te staan. Deze voorbeelden staan overigens niet op zichzelf.

§ 6.2.2 over de *“ecologie”* is buitengewoon mager. Volkomen duidelijk is dat de opstellers van het planMER zelf geen inventarisatie van de natuurwaarden in het plangebied hebben gemaakt. Even duidelijk is, dat zij een hoogst onevenwichtig beeld hebben van de verdeling van de natuurwaarden in het plangebied. Zo vermelden zij het Valkenburgse meer en de uitbreiding daarvan bijvoorbeeld als *“natuurgebied”*. Tot onze niet geringe verrassing biedt deze holle, diepe zandwinput volgens de opstellers van het planMER *“vele habitatmogelijkheden”* (vetgedrukte van ons). De Papenwegse polder, (onder veel meer) één van de rijkste weidevogelgebieden uit de omgeving, wordt in het planMER daarentegen slechts twee keer genoemd (zònder al haar kwaliteiten) en de Oostvlietpolder wordt in dit verband helemaal niet genoemd in het planMER, hoewel het planMER stelt, dat *“de mogelijke parallelstructuur langs de A4 (...) een element (is) in het planMER”*. (zie de passage hierboven over de aansluitingen van de RijnlandRoute op de A4).

Ronduit kwalijk is, dat de effecten van alle planalternatieven op de *“waterbeheersing”*, de *“waterveiligheid”* en de *“waterkwaliteit”* als positief worden beoordeeld door daarbij de effecten van grotendeels nog onbekende of ongespecificeerde en óók nog niet op hun tijdigheid, effectiviteit (en kosten!) onderzochte verbeteringsmaatregelen mee te rekenen. Zo’n werkwijze heet ‘jezelf rijk rekenen’. Dezelfde werkwijze hebben de opstellers overigens ook gehanteerd bij de beoordeling van de effecten op *“de bodemkwaliteit”* in Nieuw Valkenburg. Het planMER stelt daar botweg, d.w.z. zonder enige beschouwing over kosten en effectiviteit van de bodemsanering in Nieuw Valkenburg: *“De nieuwbouwontwikkeling in Nieuw Valkenburg daarentegen heeft een positief effect op de bodemverontreiniging, doordat deze locatie volledig zal worden gesaneerd”* (vetgedrukte van ons).

Wat betreft de effecten van de verschillende planalternatieven op de *“intensiteit en afwikkeling van autoverkeer”* verwijzen wij naar onze visie op de ontwerp-streekplanherziening en onze eerdere stukken die daaraan wat ons betreft ten grondslag liggen. We vragen ons overigens af of bij de beoordelingen in de betreffende tabel op pagina 49 de toekomstige situatie wel wordt vergeleken *“met de huidige situatie”*.

Wat betreft het effect van de verschillende planalternatieven op het “openbaar vervoer” moet het toch ook voor de provincie beschamend zijn, dat de RijnGouweLijn, die het openbaar vervoer “een impuls” moest geven, slechts een openbaar-vervoeraandeel van niet meer dan ca. 15% met zich meebrengt! Dat is natuurlijk veel te weinig voor de voornamelijk korte-afstandsrelaties waar het hier om gaat!

Ook bij de (positieve) beoordeling van de effecten van de verschillende planalternatieven op het “langzaam verkeer” is weer de werkwijze gehanteerd om de effecten van grotendeels nog onbekende of ongespecificeerde en ook nog niet op hun tijdigheid, effectiviteit (en kosten!) onderzochte verbeteringsmaatregelen mee te rekenen.

De verschillende planalternatieven hebben volgens het planMER geen relevant effect op de “verkeersveiligheid”, maar dat lijkt vooral te worden veroorzaakt door een zeer enge opvatting van het begrip “verkeersveiligheid”. Het gaat daarbij vooral om verbetering van de verkeersveiligheid “door de kwetsbare verkeersdeelnemers fysiek te scheiden van het doorgaande autoverkeer”. Deze definitie gaat echter geheel voorbij aan het feit, dat de verkeersdeelnemers in het bestaande stedelijk gebied veel moeilijker te scheiden zijn en dat het dus de vraag is hoe de verschillende planalternatieven de veiligheid van de verkeersdeelnemers in Leiden zelf beïnvloeden. Die vraag wordt in het planMER echter niet gesteld, laat staan beantwoord.

Wat betreft de effecten van de planalternatieven op het “woon- en leefmilieu” verwijzen wij naar ons eerder commentaar op de MKBA en de ‘herziene’ MKBA voor de RijnlandRoute. Het planMER voegt daar nauwelijks iets aan toe³. Een beoordeling van de effecten op het woon- en leefmilieu in Voorschoten ontbreekt ten onrechte in het planMER.

Voor wat betreft de effecten van de verschillende planalternatieven op de “ruimtelijke economie” zij onder meer verwezen naar de bijlage bij ons commentaar op “de ‘herziene’ Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse (MKBA) voor de RijnlandRoute als basis voor verdere besluitvorming” d.d. 30 mei jl.. De MKBA voor de RijnlandRoute stelt, dat de zogenaamde “indirecte effecten” van de RijnlandRoute (zoals werkgelegenheid en het aantrekken van bedrijven) niet te bepalen zijn. De MKBA wijdt daar om die reden dan ook geen hoofdstuk aan. Dan kàn het planMER (dat geen enkel nieuw onderzoek en geen enkele nieuwe onderbouwing laat zien) ook niet serieus genomen worden in zijn (overigens ook weer onnavolgbare) beoordeling van de effecten van de verschillende planalternatieven op “de agrarische sector”, “de bedrijventerreinen” en “recreatie en toerisme”.

Al met al geeft dit planMER géén “volwaardige plaats” aan het milieu bij de besluitvorming over de streekplanherziening en biedt het ook niet “voldoende informatie” daarvoor. Wij achten de kwaliteit van het planMER ver onder de maat, niet alleen door de grotendeels onnavolgbare en dubieuze beoordeling van het doelbereik en de milieu-effecten, maar zeker ook door de oningevulde leemten.

Wij adviseren u in verband daarmee dan ook het planMER toch te laten beoordelen door de Commissie voor de milieueffectrapportage. Dat is weliswaar niet verplicht, maar u voorziet zich daarmee wel van een onafhankelijk oordeel over het planMER.

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

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

CC Provinciale Staten van Zuid-Holland
de Commissie voor de milieueffectrapportage

³ Wel valt op, dat het planMER erg gemakzuchtig omgaat met de aspecten “geluidshinder” en “luchtkwaliteit” en dat “visuele hinder” en “barrièrwerking” wel genoemd, maar niet besproken worden.

Bijlage 1

Samengevat komen onze op pagina 4 genoemde stukken er wat de RijnlandRoute betreft op neer,

- dat de MKBA en ook de ‘herziene’ MKBA, met name door het ontbreken van het nulalternatief (in OEI-terminen!), niet voldoen aan de OEI-systematiek,
- dat de RijnlandRoute slechts een “‘winst’ van 0,5-1,0 minuten per gemiddelde verplaatsing” oplevert,
- dat de “directe effecten” van de verschillende RijnlandRoute-alternatieven elkaar niet of nauwelijks ontlieden,
- dat alle varianten een negatieve netto contante waarde hebben (wat per definitie inhoudt dat het project op economische grond niet voor uitvoering in aanmerking komt),
- dat de “indirecte effecten” niet te bepalen bleken,
- dat de beschrijving van de “externe effecten” van de RijnlandRoute in de MKBA en ook in de ‘herziene’ MKBA niet aan minimale kwaliteitseisen voldoet,
- dat u gekozen heeft voor het goedkoopste alternatief met de grootste omgevingschade,
- dat op basis van de MKBA en ook op basis van de ‘herziene’ MKBA géén voorkeursalternatief, of voorkeursalternatieven konden worden bepaald,
- dat een verantwoorde keuze op basis van de MKBA en de ‘herziene’ MKBA niet mogelijk was en dat het dus des te zorgelijker is, dat de Stuurgroep RijnlandRoute op 30 oktober 2007 (geheel buiten de gemeentelijke en provinciale volksvertegenwoordiging om!) op basis van deze MKBA toch een voorkeurstracé heeft gekozen.
- dat de RijnlandRoute tussen de A44 en de A4 niet nodig is voor de ontsluiting van Valkenburg, dat daarvoor kan worden volstaan door aansluitingen op de (te verbreden) Tjalmaweg,
- dat niet is onderbouwd waarom de RijnlandRoute nodig is voor de versterking van de Greenport in de Duin- en Bollenstreek,
- dat het verkeer van en naar de bloemenveiling vooral buiten de spits van de weginfrastructuur gebruik maakt (als de capaciteit geen enkel probleem vormt), dat dit verkeer vooral van de A44 gebruik maakt (Schiphol, veiling Aalsmeer!) en dat de bloemenveiling in Rijnsburg in de toekomst mogelijk van veel minder betekenis zal worden door de ontwikkelingen in Aalsmeer (dat veel dichterbij Schiphol ligt en daarmee veel gemakkelijker, ook ondergronds, te verbinden is) en dat overigens nauwelijks is vol te houden, dat een paar minuten tijdwinst van de bloemenveiling naar de A4 ook maar iets uitmaakt op ritten naar Duitsland of België,
- dat niet aannemelijk is gemaakt, dat de veronderstelde enorme toename van het aantal arbeidsplaatsen in het Bio Science Park werkelijk tot de mogelijkheden behoort, waarom de RijnlandRoute daarvoor nodig is en waarom nu juist de RijnlandRoute een concurrentievoordeel voor de ontwikkeling van het Bio Science Park zou opleveren,
- dat het geheel ontbreekt aan een beschouwing over het realiteitsgehalte van de veronderstelde groei van de oppervlakte kantoorruimte in de regio en de toename van de oppervlakte bedrijfsterrinen en de in het verlengde daarvan veronderstelde groei van de werkgelegenheid,
- dat feitelijke informatie over de ontwikkeling van de hoeveelheid autoverkeer en het aandeel langzaam verkeer (lopen en (brom)fietsen) en openbaar vervoer in alle verplaatsingen ontbreekt en dat ook geen inzicht wordt gegeven in de herkomst en de bestemming van de verplaatsingen,
- dat er geen enkele onderbouwing wordt gegeven voor de bewering (op p. 12), dat “de autonome groei van het autoverkeer (...) zich onverminderd (zal) doorzetten en (zal) leiden tot een grotere druk op het wegennet in Holland Rijnland”,
- dat er kennelijk op wordt gerekend, dat het ‘rekening rijden’ hier niet zal worden toegepast of dat dit instrument geen invloed zal hebben op de ‘autonome’ groei van het autoverkeer in deze regio, zelfs niet in het drukste uur van de ochtendspits en dat ook de te verwachten structureel hoger wordende benzine- en dieselprijzen en de uitbreiding van het betaald parkeren in tal van steden geen substantieel effect op de hoeveelheid autoverkeer zullen hebben,
- dat de vraag of de Leidse agglomeratie een dergelijke groei van het autoverkeer überhaupt aankan en hoe tijdelijk een eventuele ontlastende werking van de RijnlandRoute zal zijn ten onrechte niet gesteld is, laat staan beantwoord, terwijl toch alom bekend is dat randwegen het in het algemeen mogelijk maken meer verkeer getijdelijk een stad in (en uit) te brengen.