



©2007 Manon Vonk

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](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, woensdag 28 januari 2009.

### PERSBERICHT

#### **Kop: 'Provincie maakt valse start met milieu-effectrapportage voor de RijnlandRoute'**

De Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland vindt dat de provincie Zuid-Holland een valse start maakt met de milieu-effectrapportage (m.e.r.) voor de RijnlandRoute. Zo heeft de provincie zichzelf uitgeroepen tot 'initiatiefnemer' van de m.e.r.-procedure en tegelijkertijd ook tot 'bevoegd gezag'. Dat wil zeggen dat de provincie het milieu-effectrapport gaat maken (als initiatiefnemer) en er daarna zelf over gaat oordelen (als bevoegd gezag). Behoud Rijnland vindt dat een onwenselijke constructie met een hoog 'slager-keurt-zijn-eigen-vlees'-gehalte. Daar komt nog bij, dat de provincie de betrokken gemeenten al bij voorbaat buiten spel heeft gezet door zelf een bestemmingsplan te gaan maken.

#### **Drie alternatieven**

In het milieu-effectrapport zullen drie alternatieven worden onderzocht: **het N11-west-alternatief** (het voorkeurstracé van de provincie, over de Tjalmaweg, langs de Stevenshof, dwars door Voorschoten en de Oostvlietpolder), **het nulplusalternatief** (een verbetering van de bestaande N206-route tot een volwaardige eindoplossing) en **het spoortracé** (een geboorde tunnel die vanaf de N11 in Leiden de spoorlijn Alphen - Leiden grotendeels volgt).

De provincie is van plan eerst de belangrijkste effecten van alle alternatieven en varianten te onderzoeken en de meest kansrijke varianten vervolgens verder uit te werken. Behoud Rijnland vindt dat de verkeerde volgorde. De belangrijkste effecten zouden wel eens onder tafel kunnen blijven als je de alternatieven niet eerst goed uitwerkt. Als voorbeeld noemt Behoud Rijnland de aansluiting van de RijnlandRoute op de A44. Pas als die aansluiting goed is uitgewerkt, zou wel eens kunnen blijken dat een ecologische verbinding over de A44 en een voldoende ruime groene bufferzone daar niet of nauwelijks te realiseren is.

#### **“Onlosmakelijk verbonden”**

In haar reactie op de startnotitie voor de mer-procedure wijst Behoud Rijnland de provincie er nog eens op, dat ze vooral zichzelf in de weg zit door het deel van de RijnlandRoute ten westen van de A44 als “onlosmakelijk verbonden” te zien met het deel ten oosten van de A44. Dat is een volstrekt kunstmatige constructie waar de provincie zelf een paar jaar geleden nog heel anders over dacht. Ook volgens minister Eurlings en de Raad van State is een gefaseerde aanleg wel degelijk mogelijk.

Behoud Rijnland vindt de probleemstelling voor het milieu-effectrapport veel te vaag. Volgens de stichting moet er in het milieu-effectrapport - anders dan tot nu toe - worden uitgegaan van realistische verwachtingen over de omvang en de samenstelling van de bevolking en de werkgelegenheid in de regio en er moet ook worden uitgegaan van realistische verwachtingen over de omvang van het autoverkeer en het aandeel van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer in het planjaar 2020. Daarbij moeten de effecten van een effectieve en efficiënte kilometerheffing worden meegenomen. Behoud Rijnland vindt het onaanvaardbaar dat de provincie van plan is alleen de bereikbaarheid per auto te laten onderzoeken. Het gaat namelijk merendeels om ritten korter dan 10 kilometer die ook heel goed per fiets of op een andere manier kunnen worden afgelegd.

### **Het “meest milieuvriendelijke alternatief”**

De provincie wil het (wettelijk verplichte) “meest milieuvriendelijke alternatief” baseren op één van de drie andere alternatieven. Volgens Behoud Rijnland zou het meest milieuvriendelijke alternatief echter moeten bestaan uit een zo groot mogelijke reductie van het autoverkeer en een zo groot mogelijk aandeel van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer in alle verplaatsingen.

Nu de provincie zelf op de valreep het spoortracé aan de alternatieven heeft toegevoegd, ziet Behoud Rijnland overigens geen enkele reden om **het Korte-Vliettracé** niet in het milieu-effectrapport te onderzoeken.

Behoud Rijnland vindt dat de alternatieven alleen goed met elkaar vergeleken kunnen worden als alle effecten en ook alle kosten boven tafel komen, ook de kosten van de aansluitingen op de A44, de A4 en het lokale wegennet en ook de kosten van het oplossen van de problemen die niet door de alternatieven worden opgelost.

In haar reactie op de startnotitie benadrukt Behoud Rijnland, dat er voor de beschrijving van het milieu wel actuele en voor iedereen toegankelijke gegevens moeten worden gebruikt. Bovendien zal het milieu-effectrapport moeten verantwoorden hoe de effecten van de verschillende alternatieven zijn bepaald.

Behoud Rijnland vindt, dat het milieu-effectrapport vooral ook aandacht zal moeten besteden aan de verkeersafwikkeling op die wegen in Leiden die met en zonder RijnlandRoute in 2020 nog steeds overbelast zijn (zoals de Europaweg) of veel drukker geworden (zoals de Lammeschansweg).

### **Een actieplan tegen luchtvervuiling**

Volgens Behoud Rijnland zal het milieu-effectrapport ook “nauwgezet” aandacht moeten besteden aan de mogelijke verslechtering van de luchtkwaliteit door de aanleg van de RijnlandRoute of een van de alternatieven. En dan niet alleen vlak bij het tracé, maar ook verder weg in het stedelijk gebied. Als de luchtkwaliteit te slecht wordt door de aanleg van de RijnlandRoute, zal de provincie op grond van het MER ook een Actieplan tegen luchtvervuiling moeten opstellen.

Het verbaast de stichting dat de provincie nu in het milieu-effectrapport ineens wel de effecten op de regionale economie en het lokale bedrijfsleven denkt te kunnen bepalen. Vorig jaar achtte de provincie dat namelijk nog niet mogelijk. Het milieu-effectrapport zal duidelijk moeten maken waarom en hoe dat nu ineens wel kan.

Zonder tussenkopjes en zonder ingesprongen tekst (823- 12 – 138 - 51 = ) 622 woorden

Nadere inlichtingen: Wim ter Keurs (E [wjkeurs@gmail.com](mailto:wjkeurs@gmail.com); T 071-5613043)