

2. Nut en noodzaak

Een zorgvuldige analyse van nut en noodzaak van de aanleg van een geheel nieuwe wegverbinding ontbreekt nog steeds.

De MKBA is destijds met stoom en kokend water tot stand gekomen. Bij de vaststelling is toegezegd dat in het MER nut en noodzaak degelijk onderbouwd zouden worden. Daar is geen sprake van.

In het richtlijnenadvies van de Commissie m.e.r. en in de Richtlijnen van de provincie zelf is aangegeven, dat “de zevensprong van Verdaas” gehanteerd dient te worden om het vraagstuk van “nut en noodzaak” helder te definiëren. In het ter visie gelegde MER is dit onvoldoende terug te vinden.

De veronderstelde ruimtelijke ontwikkeling is niet verantwoord (sprong 1), er blijkt niet beoordeelbaar rekening gehouden te zijn met beprijzingsmaatregelen en/of vervoersmanagement (sprong 2 en 3), er heeft geen beoordeelbare optimalisatie van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer plaatsgevonden (sprong 4), een benutting en/of aanpassing van de bestaande infrastructuur is niet op een beoordeelbare manier onderzocht (sprong 5 en 6). De effecten van deze achtereenvolgende 'sprongen', bijvoorbeeld in de vorm van kaarten met etmaalintensiteiten en I/C-kaarten, worden niet gepresenteerd. Nut en noodzaak van de RijnlandRoute zijn daarmee dus nog niet aangetoond (sprong 7). De zevensprong van Verdaas zou tevens als vertrekpunt kunnen dienen voor de ontwikkeling van het (nog ontbrekende) Meest Milieuvriendelijke Alternatief.

In de inleiding van het MER wordt gesteld dat er 30.000 woningen worden gebouwd om het huidige bevolkingsaantal in de regio rond Katwijk en Leiden vast te houden. Dit strookt met het uitgangspunt in de Regionale Structuurvisie dat het na te streven migratiesaldo gelijk is aan nul. Bij een nagenoeg gelijk blijvende omvang van de bevolking is een toename van de mobiliteit als geschetst in het MER onwaarschijnlijk, mede gezien ervaringen elders. Wij vragen ook hier om een goed onderbouwde analyse van nut en noodzaak van een nieuwe wegverbinding.

3. Integrale benadering

Inmiddels wordt gewerkt aan het robuuster maken van de wegenstructuur in de regio door het realiseren van meer dwarsverbindingen, bijvoorbeeld door de verbreding van de N207 en de aanleg van de Noordelijke Ontsluiting Greenport. De resultaten van modelstudies voor het Verkeers- en Vervoerplan voor Katwijk (2009) geven aan dat de effecten (onder andere op de A44) daarvan significant zijn. In het MER zijn deze effecten echter niet meegenomen.

Wij zijn van mening dat op regionaal niveau het relevante verkeers- en vervoernetwerk in beschouwing moet worden genomen om een analyse te kunnen maken van nut en noodzaak en van effecten. Voorkomen moet worden dat problemen op papier meer dan één keer worden opgelost en in de praktijk de investeringen teveel worden versnipperd. Wij pleiten voor een integrale benadering met als resultaat een geoptimaliseerd pakket aan maatregelen, in plaats van te focussen op één enkele verbinding.

4. Reikwijdte van het project

Wij constateren dat er geen duidelijke omschrijving is van de reikwijdte van het project en dat het MER niet alle relevante aspecten meeneemt. Een voorbeeld – naast het genoemde in paragraaf 3 – van wat in ieder geval onderzocht moet worden in de tweede fase zijn de effecten van de RijnlandRoute op het gebruik van de A4, de eventuele noodzaak tot verbreding van de A4 in geval van een aansluiting van de RijnlandRoute op de A4 volgens het N11–West tracé of volgens IBHR en daarmee samenhangende kosten en overige gevolgen. Ook de consequenties voor de N11 (Oost) moeten onderzocht worden.

5. Tracé Zoeken naar Balans

Er wordt in het MER een zogenoemde MER-versie gepresenteerd van de IBHR variant “Zoeken naar Balans”. Dit schept enorme verwarring. Er is één voorkeurstracé gekozen zonder aansluiting in Voorschoten door het bestuurlijke duo van Randstad Urgent en dat is niet de “verbasterde” variant in het MER. Ten onrechte wordt bij de verschillen tussen IBHR en MER niet vermeld dat het tracé in de Oostvlietpolder/Hofpolder ongeveer 300 meter naar het zuiden is verschoven ten opzichte van de IBHR variant. Deze zuidelijke ligging doorsnijdt de Rijksbufferzone en heeft grote schadelijke invloed op het (zeer) nabij gelegen recreatie- en natuurgebied Vlietland en op de nieuwbouwwijk Krimwijk II.

Wij menen dat het tracé op de oorspronkelijke locatie ten noorden van het gasverdeelstation als uitgangspunt moet worden genomen. Het blijft ons volstrekt onduidelijk waarom in het MER is afgeweken van de IBHR variant.

6. Aansluitingen

Een aansluiting van het Leidse wegennet op de RijnlandRoute (indien lopend via het N11–West tracé) kan uitstekend worden gerealiseerd via de bestaande aansluiting van de N206 op de A4 in combinatie met de bypass en de al dan niet verdubbelde Europaweg. Mocht dit op bezwaren van onder andere de gemeente Leiden stuiten, dan kan een aansluiting worden gesitueerd in de Oostvlietpolder, al dan niet gecombineerd met de ontsluiting van het aldaar te realiseren bedrijventerrein.

De in het MER gepresenteerde variant waarbij een aansluiting tegenover het landgoed Berbice is geprojecteerd wijzen wij met kracht van de hand. Dit vergt een tracé dat altijd diagonaal door de “overtuin van Berbice” zal moeten lopen en dus vlak langs de nieuwe woonwijk Krimwijk II komt te liggen. Het gebied rond Berbice staat in het Streekplan West aangeduid als natuurgebied en op de kaart in de ontwerp Provinciale Structuurvisie als groene verbinding tussen het Hollandse Duingebied en de Groene Hart van Holland. Het landgoed Berbice heeft de status van Rijksmonument en is als landgoedbiotoop opgenomen als een te beschermen object (inclusief zichtlijnen) in het provinciaal Beleidskader Historische Buitenplaatsen. Dit tracé doorsnijdt bovendien de Rijksbufferzone die ten noorden van het natuur- en recreatiegebied Vlietland loopt. Een dergelijke aansluiting is – zoals wordt gesteld door Randstad Urgent Ambassadeur mevrouw Leemhuis in haar brief aan Gedeputeerde Van Dijk van 1 april 2010 – bovendien alleen mogelijk op maaiveld en maakt

daarmee een tunneloplossing of geheel verdiepte ligging onmogelijk. Wij zijn van mening dat deze variant niet moet worden meegenomen in de tweede fase van het MER.

7. Voortvarende aanpak

Het MER is gericht op een eindsituatie waarin er sprake is van een verbinding tussen de A4 en de kust. De kans bestaat dat er pas op langere termijn voldoende geld beschikbaar komt om de volledige route te realiseren. In het MER wordt geen aandacht besteed aan mogelijkheden om met relatief bescheiden middelen op korte termijn de huidige knelpunten (Lammebrug/ Lammenschansplein en de knoop leiden West) op te lossen. Het is mogelijk om deze oplossingen zo vorm te geven dat ze de eerste fase(n) vormen van een eventueel later te realiseren volledige verbinding. Deze zogenoemde no regret maatregelen zijn – evenals de mogelijkheid tot fasering – onderdeel van het besluit dat door minister Eurlings en gedeputeerde Van Dijk in 2009 is genomen op basis van de IBHR studie. De bypass Oostvlietpolder en de verdubbeling van de Tjalmaweg zijn onderdeel van dit besluit. Wij pleiten – conform het gezamenlijke besluit van minister en gedeputeerde – voor nadrukkelijke aandacht in de tweede fase van het MER voor faseringsmogelijkheden.

8. Meer aandacht voor groenstructuren, natuur en milieu

In het MER wordt onvoldoende aandacht besteed aan groenstructuur, natuur en landschap in de regio. Het belang van de (voormalige) Rijksbufferzones, het Duin Horst Weide gebied en de landgoederen wordt onvoldoende onderkend. Dit geldt in het bijzonder voor de ecologische/landschappelijke verbindingzones tussen duingebied, horsten en weiden en het Groene Hart van Holland. Recente weidevogeltellingen in de Voorschotense Papenwegsepolder en de Zuidwijkse polder bevestigen nog eens de waarde van de groene gebieden.

Bij Maaldrift dient voldoende ruimte beschikbaar te blijven, zodat de noodzakelijke robuuste ecologische/landschappelijke verbinding tussen kust en Groene Hart gerealiseerd kan worden.

Wij pleiten voor meer aandacht in de tweede fase van het MER voor de natuurlijke kwaliteiten en groene verbindingen.

9. Gezondheidseffecten in kaart brengen

In het MER wordt weinig of geen aandacht besteed aan de mogelijke gezondheidseffecten van uitbreiding of aanleg van infrastructuur en het gebruik ervan. In de 2e fase van het MER dient onderzoek gedaan te worden naar effecten op onder meer luchtkwaliteit (fijn stof en ultra fijn stof) en geluidbelasting, waarbij het ook om de cumulatieve effecten gaat.

10. Lokale effecten zichtbaar maken

In het huidige MER worden effecten gesaldeerd over het (gehele) onderzoeksgebied.

Daardoor worden lokale gevolgen van ingrepen niet zichtbaar. Een voorbeeld daarvan is de barrièrewerking. Het MER stelt dat de barrièrewerking afneemt door de aanleg van het

N11 tracé. Voor de situatie in Voorschoten is dat geenszins het geval. De aanleg van het N11 tracé levert juist een nieuwe barrière op.

Wij pleiten voor het zichtbaar maken van lokale effecten van ingrepen.

Tenslotte

De gemeente Voorschoten heeft in de afgelopen periode steeds positief meegedacht en constructieve ideeën aangereikt. Wij betreuren dat daar weinig tot niets mee is gedaan. Voorschoten opteert voor het oplossen van de verkeersproblematiek door het verbeteren van de bestaande infrastructuur. Dat kan in eerste instantie door het oplossen van de bestaande knelpunten en – zo nodig – vervolgens het opwaarderen van de bestaande route, bijvoorbeeld volgens het concept van de Churchill Avenue.

Zoals al in de zienswijze op de Startnotitie is aangegeven, zal Voorschoten alleen medewerking kunnen verlenen aan de aanleg van de RijnlandRoute door Voorschoten als de weg – nadat nut en noodzaak zijn aangetoond – op Voorschotens grondgebied over de gehele lengte in een tunnel onder maaiveld wordt gelegd.

Met vriendelijke groet,
de raad van de gemeente Voorschoten en
het college van burgemeester en wethouders,

secretaris

burgemeester