



©2007 Manon Vouk

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, zondag 10 februari 2008.

Aan de raad van de gemeente Voorschoten,
Postbus 393, 2250 AJ Voorschoten.

betreft: ons commentaar op de reactie van de provincie d.d. 7 februari jl. op de “Contraexpertise MKBA Rijnlandroute en Nut- en noodzaaknotitie” van TNO d.d. 31 januari jl.

Geachte raad!

Wij hebben kennisgenomen van de (merkwaardig genoeg aan niemand gerichte en ook door niemand ondertekende) reactie van de provincie op de contraexpertise van TNO.

Ons commentaar op de provinciale reactie heeft niet de bedoeling het verweer daartegen van TNO over te nemen. Daar is TNO zeer wel zelf toe in staat. De reactie van de provincie geeft ons wel aanleiding om in te gaan op een beperkt aantal uitspraken van de provincie daarin.

Aan het eind van deze brief gaan wij ook kort in op de brief van GS d.d. 16 januari jl. (kenmerk PZH-2008-18952) in antwoord op uw brief over de randvoorwaarden en aanvullingen die u noodzakelijk achtte voor de nut-en-noodzaakstudie en de MKBA.

Vooraf zij opgemerkt dat de provincie er meer dan één jaar over heeft gedaan om een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) voor de RijnlandRoute te produceren, dat u als raad meer dan een half jaar heeft moeten wachten op een antwoord op uw brief van 4 juni 2007 (“Randvoorwaarden en aanvullingen nut en noodzaakstudie en MKBA”) en dat de provincie nu plotseling binnen een week kan reageren op de TNO-contraexpertise.

De zogenaamde “trechtering”

Volgens de reactie van de provincie op de TNO-contraexpertise is er “sprake van trechtering waarbij een groep van alternatieven zijn afgevallen”. In de reactie van de provincie komt vooral de “trechtering” op basis van de kosten aan de orde. In haar reactie schrijft de provincie, dat de Korte-Vlietalternatieven (6 t/m 8) “aanzienlijk duurder” zijn dan de N11-west alternatieven (1 t/m 5) en dat “de conclusie dat er op basis van de MKBA geen keuze gemaakt zou kunnen worden (...) dan ook onjuist (is)”.

Daar valt tegenin te brengen,

1. dat de kosten van de verschillende alternatieven in de MKBA oncontroleerbaar zijn (en dat de mogelijkheid bestaat dat de kosten van de Korte-Vlietalternatieven aanzienlijk overschat zijn en die van de N11 west-alternatieven aanzienlijk onderschat¹);
2. dat de Korte-Vlietalternatieven (zelfs met de uiterst globale omschrijving van de omgevingseffecten in de MKBA) over het geheel genomen veel gunstiger scoren dan de N11 west-alternatieven en dat er in de MKBA helemaal niets is gedaan met de afspraak in de stuurgroep (op 21 juni 2004), “dat voorafgaand aan de beoordeling van de varianten een onderlinge weging aan (...) zes hoofdgroepen toegekend moet worden”².

Ons inziens was de MKBA dus niet alleen ongeschikt om een voorkeursalternatief te kiezen, maar ook als basis om alternatieven te laten afvallen.

Voldoet de MKBA aan de OEI-systematiek?

In haar reactie op de TNO-contraexpertise benadrukt de provincie telkens weer, dat de MKBA voldoet aan de OEI-systematiek. De provincie verwijst daarbij met name naar de “Werkwijzer OEI bij MIT-verkenningen” van Verkeer en Waterstaat (december 2004). Wij zullen hier slechts op één aspect daarvan ingaan, nl het nulalternatief.

In haar reactie stelt de provincie, dat “het nulalternatief (niets doen) wel degelijk (is) gebruikt in de MKBA om de effecten van de andere alternatieven mee te vergelijken”.

Zoals wij in ons eerder genoemde commentaar op de MKBA ook al schreven, is dit een volstrekt onjuiste interpretatie van de OEI-systematiek en van het nulalternatief. In ons commentaar schreven wij niet voor niets: *“Volgens die Leidraad is het nulalternatief ‘dus iets anders dan ‘niets doen’ en het is ook niet ‘bestaand beleid’. 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”. Op p. 28 waarschuwt de “Leidraad” ook, dat “ernstige overschatting van de rentabiliteit (dreigt) als het nulalternatief te mager wordt ingevuld”*.

Ook in de door de provincie genoemde “Werkwijzer” komt het nulalternatief aan de orde. Op pagina 22 van de “Werkwijzer” wordt gesteld, dat “de manier waarop de referentiesituatie/nulalternatief wordt bepaald, (...) van groot belang (is) voor de resultaten die uiteindelijk in het OEI format worden ingevuld. Immers, OEI is een ‘verschillenanalyse’; de projectalternatieven worden ten opzichte van het nulalternatief (referentiesituatie in 2020) gescoord”. Even verderop staat in de “Werkwijzer”: “Het is van belang om een goede discussie over het nulalternatief te voeren alvorens van start te gaan”. Een dergelijke discussie is met de betrokken gemeenteraden echter nooit gevoerd.

Ook het begrip “probleemanalyse” komt in de “Werkwijzer” herhaaldelijk ter sprake. Ook een deugdelijke probleemanalyse hebben wij de provincie echter nog niet zien maken.

Al met al moet de conclusie zijn, dat de MKBA op essentiële punten niet voldoet aan de OEI-systematiek.

¹ zie onder meer ook onze brief van 28 januari jl. met ons commentaar op de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) van DHV voor de RijnlandRoute “RijnlandRoute Structurerend element in de As Leiden Katwijk”

² netzomin als er wat zinnigs is gedaan met het feit, dat de effecten op “natuur en landschap” en op “milieu en leefbaarheid” blijkens de Verkenning zwaarder gewogen werden dan “kosten en kostendragers”.

“volstrekt duidelijke onderzoeksmethoden”?

Bijvoorbeeld ten aanzien van het gebruikte verkeersmodel stelt de provincie in haar reactie op de TNO-contraexpertise, dat er “gebruik (is) gemaakt van volstrekt duidelijke onderzoeksmethoden”.

Dat moge wellicht gelden voor het gebruikte verkeersmodel (hoewel dat met zijn aanpassingen niet is gepubliceerd wat uit een oogpunt van controleerbaarheid toch een eerste vereiste is); een ernstig bezwaar blijft dat de provincie de voor de MKBA en de nut-en-noodzaaknotitie (NEN-notitie) gehanteerde input voor het model (omvang en ruimtelijke verdeling van herkomsten en bestemmingen, modal split, groei van het autoverkeer e.d.) tot nu toe niet heeft gepresenteerd, wat de uitkomsten eens te meer onbeoordeelbaar maakt.

Een goed voorbeeld daarvan is de veronderstelde autonome groei van het autoverkeer. In haar reactie op de TNO-contraexpertise schrijft de provincie dat “beprijzing (is) meegenomen”. Maar die uitspraak verhoudt zich slecht tot de uitspraak in de NEN-notitie, dat “de autonome groei van het autoverkeer (...) zich **onverminderd** (zal) doorzetten” (vetgedrukt door ons). Dat laatste betekent namelijk, dat “beprijzing” niet is meegenomen of volstrekt ineffectief is verondersteld.

Omdat het gehanteerde model met de aanpassingen daarvan en de gehanteerde input tot de “onderzoeksmethoden” behoren en dus verantwoord dienen te worden, maar niet verantwoord zijn, kunnen de gehanteerde methoden als “onduidelijk” worden gekwalificeerd.

worden er geen relaties gelegd tussen economische groei en deelgebieden?

De provincie schrijft in haar reactie op de TNO-contraexpertise, dat “de relaties tussen de economische groei en de deelgebieden inderdaad niet te leggen (zijn)”, maar dat dat ook niet de bedoeling was.

Het is onduidelijk wat de provincie hier precies mee bedoelt, maar in de NEN-notitie wordt wel degelijk een relatie gelegd tussen de economische betekenis c.q. groei in bepaalde gebieden en de “noodzaak” van de RijnlandRoute. Zo wordt de RijnlandRoute bijvoorbeeld “noodzakelijk” en “van groot belang” geacht voor het versterken van de economische betekenis van de Bollenstreek en de bloemenveiling in Rijnsburg. Ook voor het Bio Science Park wordt “bereikbaarheid” (en impliciet de RijnlandRoute) een van de “belangrijke succesfactoren” genoemd. Voor het kantoren- en bedrijventerreinprogramma wordt de Rijnlandroute zelfs “een belangrijke voorwaarde voor verdere economische groei” genoemd.

Op de twijfelachtigheid van deze beweringen van de provincie hebben wij al gewezen in ons commentaar op de nut-en-noodzaaknotitie van de provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland over de RijnlandRoute “*RijnlandRoute Verbinding van belang*” d.d. 16 januari jl..

het verdere verloop van de besluitvorming volgens de provincie

Opmerkelijk is de gretigheid waarmee de provincie de nut-en-noodzaakdiscussie achter zich wil laten (daarvoor verwijst ze zelfs herhaaldelijk naar de “Verkenning” uit 2005) en door wil stoten naar de fase van de milieu-effectrapportage (voor tal van vragen en opmerkingen verwijst ze immers naar die volgende fase).

Deze gretigheid is niet verwonderlijk, omdat de provincie zowel inhoudelijk als procedureel bepaald geen succes heeft gemaakt van de fasen tot nu toe. Het meest stuitende voorbeeld daarvan is wel, dat de provincie - geheel buiten de meest betrokken gemeenteraden om en zonder enige inspraakmogelijkheid - een voorkeurstracé heeft gekozen op basis van een rapport dat daar niet geschikt voor is.

Van kritiek lijkt de provincie zich heel weinig aan te trekken. Het zou ons dan ook niet verbazen als de provincie in het eventuele verdere verloop van de besluitvormingsprocedure opnieuw zou proberen vol te houden dat in eerdere fasen van de besluitvorming voldoende aandacht is besteed aan nut en noodzaak van de

RijnlandRoute en dat op dat moment alleen de wijze van uitvoering van de RijnlandRoute en de bestemmingen aan de orde zijn.

Als de besluitvorming verder inderdaad zo zou verlopen, is het niet ongebruikelijk dat overheden (en bepaalde belangengroepen) vervolgens gaan klagen over de “juridisering” van de besluitvorming als bezorgde groepen en individuen formele procedures tegen hun besluiten aanspannen en dus de hulp van de rechter inroepen. Zulk geklaag is - hoe gebruikelijk wellicht ook - echter volkomen onterecht indien de overheid in eerdere stadia haar motiveringsplicht heeft ontlopen. Wij zullen daar in dat geval zeker niet van onder de indruk raken.

Het lijkt ons noodzakelijk en onontkoombaar, dat de provincie eerst de MKBA en de NEN-notitie op een behoorlijk niveau brengt en pas daarna aan de milieu-effectrapportage begint.

het antwoord van GS op uw brief van 4 juni 2007

Het zal ook u opgevallen zijn, dat GS in hun brief d.d. 16 januari jl. (kenmerk PZH-2008-18952) voor een belangrijk deel geen antwoord of het verkeerde antwoord geven op uw brief d.d. 4 juni 2007 over de randvoorwaarden en aanvullingen die u noodzakelijk achtte voor de nut-en-noodzaakstudie en de MKBA. Waar u in uw brief informatie vroeg over de **huidige** situatie, komen GS met informatie over de **toekomst** op basis van oncontroleerbare modeluitkomsten. Zo voorzien GS u in hun brief bijvoorbeeld niet van de input van de berekeningen die u “in ieder geval (...) ter beoordeling voorgelegd” wilde krijgen. Verder geven GS in hun brief ook weer een verkeerde interpretatie van het nulalternatief. GS noemen in hun brief de zogenaamde “zevensprong van Verdaas”, maar de belangrijkste elementen daarvan (prijnsbeleid, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement, benutting bestaande infrastructuur, aanpassing bestaande infrastructuur) komen in hun brief en in de stukken die ze hebben laten produceren niet controleerbaar aan de orde. Bovendien spreken GS zichzelf tegen. Zo hebben zij het in hun brief over “een zekere afvlakking van de groei van het autoverkeer” als gevolg van beprijzing, terwijl in de NEN-notitie van de provincie en de regio staat, dat “de autonome groei van het autoverkeer (...) zich **onverminderd** (zal) doorzetten”.

Graag bereid tot nadere toelichting op dit commentaar, 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 algemeen en dagelijks bestuur van Holland Rijnland
provinciale en gedeputeerde staten van Zuid-Holland
de vaste commissie verkeer en waterstaat in de Tweede Kamer
de meest betrokken ministers