



©2007 Mazon 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

### Commentaar van de Stichting op het besluit van Provinciale Staten op 25 juni jl.

1. Provinciale Staten hebben besloten de Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse (de MKBA) **niet te laten herzien**, ondanks het ontbreken van het nulalternatief (zoals gedefinieerd in de OEI-Leidraad: *“de beste andere aanwending van middelen en de best mogelijke andere oplossingen voor knelpunten”*) en ondanks het ontbreken van het nulplusalternatief (door de Randstedelijke Rekenkamer omschreven als: een *“ingrijpende verbetering van het bestaande tracé”*, zoals dat is voorgesteld door de gemeente Voorschoten”).
2. Provinciale Staten hebben het door Gedeputeerde Staten vastgestelde voorkeurstracé (het N11-west tracé en de N206 (Tjalmaweg)) **overgenomen** (op maaiveldhoogte vlak langs de Stevenshof en verdiept en met aansluitingen in Voorschoten?). Dit voorkeursalternatief zal ‘de voorgenomen activiteit’ in de milieu-effectrapportage (de “project-mer”) worden.
3. Het nulalternatief en het nulplusalternatief kunnen voor de vervolgfase niet meer als voorkeursalternatief worden vastgesteld. Er zal een project-mer moeten worden gemaakt, wat voor het nulalternatief en het nulplusalternatief **waarschijnlijk niet nodig** is.
4. Provinciale Staten hebben de verkeerskundige en ruimtelijk-economische onderbouwing van nut en noodzaak van de RijnlandRoute **geaccepteerd**, hoewel daarvoor irreële uitgangspunten waren gehanteerd (wat betreft de ontwikkeling van de bevolking, de werkgelegenheid, het verkeer en het aandeel van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer daarin).
5. Provinciale Staten hebben de bewering van GS, dat *“onjuistheden en onduidelijkheden uit de MKBA zijn gecorrigeerd”*, ten onrechte **niet bestreden**.
6. Het Korte-Vliettrace en de Buitenom-variant ten westen van de A44 **doen niet meer mee** in de vervolgfase (Project-m.e.r.).
7. Provinciale Staten hebben besloten om 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”* ‘mee te nemen’ in de project-mer.
8. Provinciale Staten hebben ook besloten, dat een onafhankelijke derde partij (niet de opsteller van de MKBA) een “quick scan” zal uitvoeren m.b.t. het (door de Wijkraad Stevenshof aangedragen) **alternatief “A Spoortracé”**. *“Berekeningen en inschattingen worden zoveel mogelijk volgens de MKBA-systematiek gemaakt”, “de indieners (...) worden uitdrukkelijk bij de uitvoering van de quick scan betrokken”, “de resultaten (...) worden z.s.m. ter kennis van de commissie MKE gebracht en aldaar en zonodig in PS besproken”* en *“bij voldoende aantrekkelijkheid van de variant zal deze alsnog (zonodig via een MKBA-aanvulling) in de Project-mer worden betrokken”*.
9. Provinciale Staten hebben **niet besloten** Gedeputeerde Staten te vragen om geld vrij te maken voor een spoedige verbetering van de bestaande N206-route, hoewel daar van verschillende kanten op werd aangedrongen omdat de eventuele aanleg van de RijnlandRoute so wie so nog vele jaren op zich zou laten wachten en die weg de problemen op de bestaande route niet zou oplossen. Door de problemen op de bestaande route maar te laten bestaan en daar niet de nodige maatregelen te nemen zou de bevolking jarenlang in gijzeling worden houden.