



P.a. Witte Singel 54,
2311 BL Leiden

Leiden/Voorschoten/Wassenaar/Zoeterwoude, woensdag 10 augustus 2011.

Aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
Postbus 90602, 2509 LP Den Haag.

Betreft: onze verontrusting over het feit, dat u de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna Commissie m.e.r.) heeft gevraagd om een tussentijdse toetsing van de voorliggende versie van het 2^e fase MER RijnlandRoute en ons verzoek om onze kritiek op deze versie van het MER zo spoedig mogelijk toe te zenden aan de Commissie m.e.r. en de Commissie te vragen om deze kritiek mee te nemen in haar advisering over de haar toegezonden versie van het 2^e fase MER

Geacht college!

De organisaties die deze brief ondertekenen hebben met grote verontrusting kennis genomen van het feit, dat u de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna Commissie m.e.r.) heeft gevraagd om een tussentijdse toetsing van de voorliggende versie van het 2^e fase MER RijnlandRoute, hoewel u het met de ontwerpers van de Churchill Avenue nog niet eens bent over de noodzakelijke aanpassingen en bijbehorende onderbouwing van het ontwerp van de Churchill Avenue¹. Hierdoor is de door gedeputeerde De Bondt aan burgers, Provinciale Staten en Tweede Kamer toegezegde “goede, eerlijke, transparante en zorgvuldige vergelijking tussen de alternatieven” in feite nog steeds niet mogelijk (zie het conceptverslag van de vergadering van de Statencommissie Verkeer en Milieu op 8 juni jl. in het provinciehuis te Den Haag).

Bovendien heeft u de Commissie m.e.r. om een tussentijdse toetsing van het 2^e fase MER gevraagd zonder dat de Commissie kan beschikken over de kritiek van betrokken burgers op dit MER, terwijl het bevoegd gezag aan de Commissie normaliter bij een toetsingsadvies vraagt om ook de ingekomen zienswijzen of commentaren mee te nemen in de advisering. In Factsheet nr. 16: Procedure advisering (“**Advies van de Commissie m.e.r.: hoe werkt het?**”) staat hierover: “Bij omstreden projecten kan dit namelijk heel nuttig zijn. Lokale informatie van betrokkenen en aangedragen alternatieven krijgen zo een objectieve en onafhankelijke beoordeling”.

De RijnlandRoute kan zonder meer als een omstreden project worden aangemerkt. Daarom zou het van professionaliteit en goed bestuur hebben getuigd als u betrokken burgers expliciet zou hebben uitgenodigd hun zienswijze op het MER aan u te melden. Rechtstreeks aan de Commissie

¹ Zie het e-mailbericht d.d. 11 juli jl. van de voorzitter van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland aan Gedeputeerde De Bondt hierover op www.behoudrijnland.nl onder “berichten”.

toegezonden kritiek op een MER kan de Commissie m.e.r. formeel namelijk niet bij haar advies betrekken.

Ook de Infomil-Handreiking voor de m.e.r. stelt, dat *“de praktijk heeft uitgewezen dat ‘passende publieksparticipatie’ leidt tot betere resultaten”* en dat *“het voor de hand (ligt) meer werk te maken van het participatieproces”* (dan alleen het wettelijk verplichte minimum) als *“een plan of project wél een aanzienlijke impact (heeft) op belanghebbenden”*. De Handreiking voegt daaraan toe, *“dat de ervaring heeft geleerd dat vroegtijdige participatie van belanghebbenden één van de succesfactoren is voor meer draagvlak, een effectief en efficiënt proces en inhoudelijke verrijking van de besluitvorming”*.

Door nu de voorliggende versie van het MER door de Commissie m.e.r. te laten toetsen, zonder systematisch de kritiek van betrokken burgers te hebben verzameld en meegezonden, maakt u het de Commissie m.e.r. erg moeilijk met een onafhankelijke beoordeling te komen. *“Lokale informatie van betrokkenen”* en (wat de Churchill Avenue betreft) door de initiatiefnemers zelf volledig uitgewerkte en onderbouwde *“alternatieven”* ontbreken immers.

Onze kritiek op de voorliggende versie van het 2^e fase MER is fundamenteel, omdat een goed onderbouwde keuze tussen de alternatieven op basis van dit MER onmogelijk is. Hieronder **een (zeker niet uitputtende!) opsomming en onderbouwing van een aantal belangrijke kritiekpunten:**

De in beschouwing genomen alternatieven en varianten in het 2^e fase MER zijn niet goed vergelijkbaar dan wel geheel onvergelijkbaar. Ze bestaan immers uit definitieve uitvoeringen en faseringsvarianten en daarnaast uit maatregelen die bij de meeste (andere) alternatieven en varianten sowieso genomen kunnen of moeten worden (de ook in het MER zo genoemde *“no regret maatregelen”*: ZnB-A). De beschreven alternatieven en varianten kunnen dus niet als gelijkwaardig worden beschouwd. Het zijn ‘appels en peren’, met volledige en onvolledige varianten die wel dezelfde hoeveelheid autoverkeer zullen moeten verwerken (en op die manier ook de autobereikbaarheid, de leefbaarheid en de ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio zullen moeten verbeteren). Moeten de effecten van de definitieve varianten niet nu al worden toegerekend aan de faseringsvarianten als de bedoeling is die later toch uit te bouwen tot de definitieve varianten? En als ZnB-A *“aanpassingen aan de infrastructuur (bevat) die goed inpasbaar zijn in alle tracéalternatieven en varianten”*, zoals het MER stelt, moeten de effecten van ZnB-A dan niet bij de effecten van die andere varianten worden opgeteld?

De beschrijving van **de autonome ontwikkeling** is ook in het 2^e fase MER waarschijnlijk nog steeds gebaseerd op irreële veronderstellingen over de ontwikkeling van de bevolking², het kantooroppervlak³, de oppervlakte bedrijfsterreinen, het aantal arbeidsplaatsen, de groei van het autoverkeer en het aandeel van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer in de verplaatsingen. Deels worden deze ontwikkelingen overigens niet (meer) gespecificeerd in het MER. Er zijn kennelijk ook geen gevoeligheidsanalyses uitgevoerd met een meer reële ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen en een groter aandeel van het openbaar vervoer plus het langzaam verkeer in de verplaatsingen (dan de in de RijnlandRoute-studies gehanteerde 15%). Een navolgbare analyse van de problemen die geleid hebben tot het voornemen een RijnlandRoute aan te leggen ontbreekt ook in het 2^e fase MER trouwens nog steeds⁴.

² Ook in Holland Rijnland stopt de groei van de bevolking, vergrijsd de bevolking en neemt de beroepsbevolking af.

³ Voor het kantooroppervlak wordt tussen 2005 en 2020 een volstrekt onwaarschijnlijke groei van bijna 70% verondersteld, hoewel er al tijden een enorme leegstand is. Daar is de provincie zich ook van bewust, zoals blijkt uit een persbericht van 15 december 2010, waarvan de aanhef luidde: *“De provincie Zuid-Holland neemt maatregelen om de leegstand van kantoren te beperken. Onderzoek door de Stec Groep in opdracht van de provincie wijst uit dat de behoefte aan nieuwbouwkantoren voor de periode 2010-2020 halveert ten opzichte van ramingen die in 2008 zijn gemaakt.”*

⁴ Zie ook de zienswijze d.d. 26 april 2010 van de stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland over het 1^e fase MER RijnlandRoute (**PZH-2009-138609755**).

In een eerder stadium heeft u voor de onderbouwing van **doel en belang** van de RijnlandRoute telkens verwezen naar het MER. Daarin zou actuele informatie over **nut en noodzaak** worden opgenomen. Nu wordt in het 2^e fase MER alleen maar in onbeoordeelbare kwalitatieve termen over de doelstellingen van de RijnlandRoute gesproken en voor de onderbouwing van nut en noodzaak terugverwezen naar de Maatschappelijke-Kosten-Baten-Analyse (MKBA) en de Nut-en-Noodzaakstudie (waar de Churchill Avenue en Zoeken naar Balans overigens helemaal niet in voorkomen), maar ook nu weer zonder in te gaan op de uitgebreide kritiek die daarop van verschillende kanten is gegeven⁵. En voor wat betreft het Voorkeursalternatief wordt in het 2^e fase MER weer opnieuw vooruitverwezen, nu naar het “*het op te stellen provinciaal inpassingsplan*”. Als gevolg hiervan ontbreekt het in feite nu nog steeds aan een deugdelijke onderbouwing door de provincie van nut en noodzaak van een project dat vele honderden miljoenen tot bijna een miljard kost.

Uiteraard hebben deze irrealistische veronderstellingen ook grote invloed op de totale hoeveelheid autoverkeer die (op basis hiervan) is gegenereerd en daarmee ook grote invloed op **de beschreven milieueffecten**. De in het 2^e fase MER beschreven milieueffecten zijn daarmee grotendeels onbetrouwbaar geworden.

Doordat de meeste milieueffecten in het 2^e fase MER alleen kwalitatief worden beschreven (met **plussen, nullen en minnen**) en deze wijze van beschrijven in het MER niet wordt toegelicht en gemotiveerd, biedt het hoofdrapport de lezer onvoldoende inzicht voor de beoordeling van het rapport en de daarin beschreven milieueffecten. Zo maakt het MER en de Samenvatting daarvan bijvoorbeeld niet beoordeelbaar hoeveel ‘erger’ twee minnen betekenen dan één min (twee keer zo erg of misschien wel tien keer zo ‘erg’?). Als gevolg hiervan wordt niet voldaan aan een belangrijke inhoudelijke eis aan tenminste de Samenvatting van het MER, namelijk dat die “*aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectrapport en van de daarin beschreven mogelijke gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven*”, zoals de Handleiding Milieueffectrapportage het omschrijft⁶.

Overigens worden de effecten in het MER ook principieel onjuist beschreven. In het MER wordt wat Dr. Lelylaan, Churchilllaan en Europaweg betreft bijvoorbeeld vermeld, dat “*de verkeersintensiteit op deze wegen (...) met circa 25 - 35 % af(neemt) als er een RijnlandRoute ten zuiden van Leiden wordt gerealiseerd*”. Het woord ‘afnemen’ kan echter alleen worden gebruikt als er sprake is van een vergelijking in de tijd. Een vergelijking in de tijd (2020 vergeleken met 2010 bijvoorbeeld) ontbreekt echter in het 2^e fase MER⁷. In het MER wordt het woord ‘afnemen’ gebruikt voor een vergelijking van de effecten van de aanleg van één van de varianten met een situatie in hetzelfde jaar als één van de varianten wordt aangelegd. Dan kan de verkeersintensiteit op een bepaald wegvak **mèt** een RijnlandRoutevariant wellicht **minder** zijn dan de verkeersintensiteit op dat wegvak **zònder** die RijnlandRoutevariant, maar die verkeersintensiteit (in 2020) kan wel degelijk zijn toegenomen of gelijk gebleven ten opzichte van de huidige verkeersintensiteit. Het gebruik van het woord ‘afnemen’ (en ‘toenemen’) in het 2^e fase MER is dus misleidend.

Hoewel de Richtlijnen vragen om “*een meer per wegvak uitgesplitste toetsing van de alternatieven aan de bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelen*” (vetgedrukte van ons) en die informatie (volgens het MER) in de Richtlijnen als “*essentieel*” is aangemerkt, wordt hier in het 2^e fase MER toch niet in voorzien. Dit is een zeer ernstige tekortkoming, omdat de effecten per wegvak aanzienlijk kunnen verschillen. Toetsing aan normen en eisen kan dan ook alleen verantwoord plaatsvinden als deze uitgesplitst plaatsvindt. Als de toetsing niet uitgesplitst per wegvak plaatsvindt, worden ook

⁵ Tot de motiveringsplicht van de overheid hoort niet alleen het motiveren van besluiten, maar ook het serieus ingaan op tegenargumenten. Aan dit laatste ontbreekt het in het RijnlandRouteproces geheel.

⁶ Tabel 6.6 (Overzicht effectbeoordeling Natuur) in het MER biedt een goed voorbeeld van zo'n misleidende score. Alle N11-w-varianten en de ZnB-varianten ZnB en ZnB-F krijgen daarin als eindscore één of twee minnen en de beide CA-varianten en het pakket "no regret"-maatregelen één min, hoewel de natuuraantasting door de N11-w-varianten en de ZnB-varianten ZnB en ZnB-F (dwars door één van de belangrijkste ecologische verbindingen in de EHS waar die ook nog op zijn smalst is, dwars door de weidevogelrijkste delen van de Papenwegse, de Zuidwijkse en de Oostvlietpolder en vlak langs de buitenplaats Berbice) veel en veel groter zou zijn dan de natuuraantasting door de CA-varianten en het pakket "no regret"-maatregelen (door het minst weidevogelrijke deel van de Oostvlietpolder). Het is regelrecht misleidend dit met een verschil van één minnetje tot uitdrukking te brengen.

⁷ Pikant ‘detail’ in dit verband is het feit, dat tellingen uit 2007 op de N206 veel lagere intensiteiten laten zien dan de schattingen uit 2005 waar de provincie van uitgaat.

belanghebbenden in hun belangen geschaad. Bewoners kunnen dan namelijk niet beoordelen hoe hun situatie zal veranderen na aanleg van de RijnlandRoute.

In het 2^e fase MER worden “de effecten op de luchtconcentraties van fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) en NO_2 , ook onder de grenswaarden, zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggend wegennet” niet beschreven, hoewel de Richtlijnen dit wel voorschrijven. Ook is er niets gedaan met de aanwijzing van de Commissie m.e.r., “dat het mogelijk is om concentraties te berekenen voor $PM_{0,1}$ (ultrafijnstof)”. Zonder enig bewijs wordt in het 2^e fase MER gesteld, dat als “wordt voldaan aan de grenswaarden voor PM_{10} , dit ook het geval zal zijn voor $PM_{2,5}$ ”. Deze aanname is onterecht, temeer daar uit onderzoek bekend is geworden dat roetfilters de uitstoot van juist $PM_{2,5}$ en ultrafijnstof niet tegenhouden.

Wat geluid betreft vermeldt het 2^e fase MER, dat het criterium “het aantal geluidgevoelige bestemmingen binnen bepaalde geluidcontouren” een goed beeld geeft voor de mate van blootstelling bij geluidgevoelige bestemmingen, zoals bijvoorbeeld “woningen, onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en woonwagendplaatsen”, en dat de verschillen tussen de varianten op dit criterium het grootst zijn. Daarom is het merkwaardig, dat juist bij de N11w-varianten en de ZnB-varianten ZnB en ZnB-F in Voorschoten hele woonwijken (zoals het recent opgeleverde Park Allemansgeest bv.) en ook een aantal geluidgevoelige bestemmingen in Noord-Hofland ontbreken.

Overigens blijkt uit de verzameling rapporten van het 2^e fase MER een schromelijk gebrek aan kennis van de natuur- en milieuaspecten in het studiegebied: natuur, landschap, cultuurhistorie, recreatie, archeologie en bodem en (grond)water, wat eens te treuriger is omdat de N11w-varianten en de ZnB-varianten ZnB en ZnB-F ten zuiden van Leiden een gebied doorkruisen, dat ook door de provincie zelf in allerlei opzichten als zeer waardevol wordt bestempeld (zie bijvoorbeeld de Provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte).

Zoals in het MER deels ook wordt toegegeven, blijken de MER-opstellers bijvoorbeeld niet te weten waar en wanneer hoeveel rode-lijstsoorten en andere beschermde soorten planten en dieren in het studiegebied voorkomen. Mede daardoor zijn de natuureffecten van de N11w-varianten en de ZnB- en ZnB-F-varianten ernstig onderschat.

Wat de archeologie betreft blijkt het verschil in effecten tussen de N11w-varianten enerzijds en de CA-varianten anderzijds ‘vervuild’ te zijn door de invloed van de gehanteerde methode. Romeinse resten van de oude Rijksgrens (de Limes) en resten van de stadsvorming vanaf de middeleeuwen in Leiden (CA-varianten) zijn goed herkenbaar en leveren veel vondstmeldingen op, terwijl het in Voorschoten (N11w-varianten en de ZnB-varianten ZnB en ZnB-F) vooral gaat om prehistorische vindplaatsen op de strandwallen en het krekenslandschap onder het veen, die veel minder vondsten opleveren. De gekozen boorteknik is bovendien zeer geschikt voor het opsporen van vindplaatsen in de klei van Leiden, maar minder geschikt voor het opsporen van (veelal prehistorische) vindplaatsen in de top van de strandwal.

In het 2^e fase MER ontbreekt de vermelding, dat het bij de Veenwatering en de Dobbewatering gaat om twee (boezem)wateren die belangrijk zijn voor de afwatering van de polders tussen de A44/N44 en de spoorlijn Den Haag - Leiden. Ook wordt in het MER nergens melding gemaakt van het feit dat deze wateringen zeer belangrijke paaiplaatsen vormen voor allerlei vissoorten uit de Oude Rijn en dat de open verbindingen tussen deze wateringen en de Oude Rijn dus van groot belang zijn.

Al met al is er volgens ons op basis van dit MER dus geen “goede, eerlijke, transparante en zorgvuldige vergelijking tussen de alternatieven” mogelijk en is er op basis van dit MER ook geen verantwoorde keuze te maken tussen de verschillende alternatieven⁸. Daarvoor zullen de ontwerpers van de Churchill Avenue toch minstens in staat moeten worden gesteld de nodige aanpassingen aan het ontwerp te maken en te onderbouwen. Bovendien zal sowieso ook in de hierboven gesignaleerde tekortkomingen in het MER moeten worden voorzien. Verder zullen noodzakelijke maatregelen, die bij

⁸ We zien al helemaal niet in hoe op basis van de voorliggende versie van het 2^e fase MER gekozen zou kunnen worden voor de N11w-varianten of de ZnB-varianten ZnB en ZnB-F, als de provincie het althans werkelijk belangrijk vindt dat de vooraf geformuleerde doelen met die varianten worden gerealiseerd en als de provincie haar eigen duurzaamheidsambities werkelijk serieus neemt.

bepaalde varianten sowieso genomen moeten worden, niet meer bij de ene variant mogen worden opgevoerd en bij de andere weggelaten, zoals in de voorliggende versie van het 2^e fase MER gebeurt.

Wij verzoeken u als bevoegd gezag dan ook deze kritiek zo spoedig mogelijk toe te zenden aan de Commissie m.e.r. en de Commissie te vragen om deze kritiek mee te nemen in haar advisering over de haar toegezonden versie van het 2^e fase MER.

Graag bereid tot nadere toelichting, met vriendelijke groet en hoogachting namens de organisaties hieronder, in willekeurige volgorde:

Stichting Buurtschap Zuidwijkse Polder,
Bewonersvereniging Feministenbuurt Voorschoten,
Wijkvereniging Wijkraad Stevenschhof,
Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute,
Bewonersvereniging ZuiderZeehelden i.o.,
Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland,
Bewonersvereniging Het Wedde “Weddevreugd”,
STICHTING GROTE POLDER GROENE hart,
Platform Duurzaam Voorschoten,
Fietsersbond Voorschoten,
Buurtvereniging St. Nicolaaspark en omgeving i.o.,
Bewonersvereniging Park Allemansgeest i.o.,
Stichting Tijd voor Groen/SnelwegofGroenweg,
Vereniging tot behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten,

Cc Provinciale Staten van Zuid-Holland
Commissie voor de milieueffectrapportage