



©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; 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, maandag 5 september 2011.

Aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
t.a.v. Gedeputeerde Ingrid de Bondt,
Postbus 90602, 2509 LP Den Haag.

Betreft: de “no-regretmaatregelen”

Geachte Mevrouw De Bondt!

Inleiding

Op 8 juni jl. antwoordde u in de vergadering van de Statencommissie Verkeer en Milieu op vragen uit de commissie, dat u van de set “no-regretmaatregelen” “*de afzonderlijke maatregelen nog niet serieus bekeken*” had, maar dat u dat “*binnenkort*” wel ging doen. U wilde “*vanzelfsprekend uitzoeken welke no-regretmaatregelen geschikt zijn*”.

U gaf daarbij ook aan, “*dat de no-regretmaatregelen in het MER zijn onderzocht bij Zoeken naar Balans variant-A*” en dat “*uit dat onderzoek blijkt dat enkele van die maatregelen de verkeersknooppunten buiten Leiden weliswaar verbeteren, maar de verkeersknooppunten binnen Leiden juist verslechteren*”, maar u sloot niet uit, “*dat sommige no-regretmaatregelen geen verslechtering binnen Leiden teweegbrengen*”.

Alle reden dus om eens goed naar de behandeling van ZnB-A in **het 2^e fase MER** te kijken.

De no-regretmaatregelen in het 2^e fase MER

Allereerst is het toch merkwaardig, dat de no-regretmaatregelen waar het hierom gaat¹ in het MER behandeld worden als een faseringsvariant van Zoeken naar Balans (ZnB-F). Op pagina 30 staat bij de

¹ De N206 tussen Katwijk en Leiden wordt verbreed tot 2 x 2 rijstroken. De Tjalmaweg sluit middels ongelijkvloerse kruisingen (haarlemmermeer-oplossing) aan op de N441 en de (Oude) Broekweg. Daarnaast sluit de Tjalmaweg ongelijkvloers middels een half klaverblad aan op de Torenvlietslaan. De Knoop Leiden West wordt middels extra verbindingslussen / rijstroken opgewaardeerd. In de Oostvlietpolder wordt een bypass aangelegd als verbinding tussen de aansluiting A4 en de aansluiting Churchillaan. Daarnaast wordt de parallelstructuur van de A4 die momenteel wordt gerealiseerd doorgetrokken zodat de RijnlandRoute hierop kan worden aangesloten.

beschrijving van deze variant immers: “Deze variant bevat aanpassingen aan de infrastructuur die goed inpasbaar zijn in **alle** tracéalternatieven en varianten (zogenaamde ‘no regret maatregelen’)” (vetgedrukte van ons).

De no-regretmaatregelen komen er in het 2^e fase MER zeker niet overdreven slecht van af. De verkeersintensiteiten op de Churchillaan en de Dr. Lelylaan zijn hoog bij deze variant in 2020, maar het statische verkeersmodel laat zien dat de verkeersafwikkeling in de avondspits op alle wegen beter is dan (of even goed als) in de referentiesituatie, behalve op de Dr. Lelylaan (waar volgens het model congestie te verwachten is). De Churchillaan wordt dan niet overbelast.

Toch wordt in het MER beweerd, dat “de verkeersdruk in Leiden verder toe” zou nemen als de no-regretmaatregelen worden uitgevoerd. Daardoor zou er in Leiden ook meer geluidbelasting zijn dan in de referentiesituatie, wat niet gezond is. De no-regretmaatregelen scoren echter goed wat luchtverontreiniging betreft: er zijn meer woningen waar de luchtkwaliteit verbetert dan waar deze verslechtert. Wat de effecten op natuur en landschap betreft scoren de no-regretmaatregelen slechts iets slechter of zelfs beter dan de referentiesituatie².

Bij deze effectscores is wel **een belangrijke kanttekening** te maken. In alle studies over de RijnlandRoute is tot nu toe voor 2020 volstrekt kunstmatig een onwaarschijnlijk grote hoeveelheid autoverkeer gegenereerd, op basis van **zeer onwaarschijnlijke uitgangspunten**.

Zo is ermee gerekend, dat er om de bevolking op peil te houden tot 2020 circa 20.000 **woningen** bij zullen komen in as Leiden – Katwijk, een aantal dat met de huidige huizenmarkt zeker niet gehaald zal worden. Nu al heeft de gemeente Oegstgeest bijvoorbeeld de grootste moeite om het woonwijkje Nieuw-Rhijngeest af te bouwen, omdat er geen koopkrachtige vraag is. Laat staan wat de gemeente Katwijk zich op de hals zou halen met de veel grotere bouwlocatie Nieuw Valkenburg. Verder is er gerekend met een uitbreiding van het **kantooroppervlak** met 70% tussen 2005 en 2015, terwijl er al jaren een structureel overschot en leegstand is in deze sector (tot bijna 30% in een aantal omringende gemeenten). Er is gerekend met een onwaarschijnlijk groot aantal **arbeidsplaatsen** in 2020 (33.000!), waarbij impliciet kennelijk rekening is gehouden met een stijging van de **beroepsbevolking** in plaats van met een daling daarvan door vergrijzing. Er is ook gerekend met een onwaarschijnlijke uitbreiding van het aantal arbeidsplaatsen in het **Bio Science Park** tot 16.000 (in het 2^e fase MER al teruggeschroefd tot 13.500), hoewel er nu slechts 2300 arbeidsplaatsen zijn en het Bio Science Park zelf rekening houdt met een veel kleinere uitbreiding van het aantal arbeidsplaatsen. Er is tot 2020 ook gerekend met een gestage groei van het **personen- en vrachtautoverkeer** in de As Leiden - Katwijk (in 2020 respectievelijk 25 en 37% meer dan in 2005) en met een onwaarschijnlijk laag **aandeel van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer** in de verplaatsingen van slechts 15%, nota bene in een situatie waar men een hoogwaardige openbaarvervoersverbinding van plan was!

In werkelijkheid zal de verkeersdruk en de geluidbelasting in Leiden door de no-regretmaatregelen dan ook veel minder toenemen dan met het verkeersmodel wordt berekend.

De no-regretmaatregelen in het IBHR-Eindrapport

In het **Eindrapport Integrale Benadering Holland Rijnland** (15 oktober 2009), dat is gemaakt in opdracht van de regio Holland Rijnland, de provincie Zuid-Holland en de ministeries van V&W en VROM, worden de no-regretmaatregelen ook behandeld.

In het IBHR-Eindrapport worden de no-regretmaatregelen - uit financieringsoverwegingen - geïntroduceerd als 1^e-fasemaatregelen. Dan hoeft namelijk niet ineens het hele budget voor ZnB of CA op tafel te komen. In de nota staat wel, dat “in zo’n situatie (wordt) gekeken **wat op de korte termijn moet en kan worden gedaan om aan de urgentie van de problematiek tegemoet te komen**” (vetgedrukte van ons). Die zakelijkheid en dat gevoel van urgentie hebben we bij de provincie in de afgelopen jaren node gemist, om het maar eens mild uit te drukken.

² De tekst in het MER is merkwaardig genoeg opvallend veel negatiever dan de scores in de tabellen. Alsof een eindredacteur ontevreden was over de tabellen ...

In het IBHR-Eindrapport wordt veel van de no-regretmaatregelen verwacht. Zo staat op pagina 66: *“In een eerste fase kunnen een aantal maatregelen met een groot probleemoplossend vermogen worden uitgevoerd. Met deze maatregelen kunnen de grootste knelpunten voor de doorstroming op het huidige traject worden aangepakt en kan een start worden gemaakt met de realisatie van de belangrijkste ruimtelijke en economische opgaven, inclusief een (gedeeltelijke) ontwikkeling van locatie Valkenburg”*.

De no-regretmaatregelen in het Bestuurlijk Overleg MIRT

In het **Bestuurlijk Overleg MIRT** in het voorjaar van 2010 is dan ook allereerst afgesproken, dat *“Regio, provincie Zuid-Holland en rijk (...) een gezamenlijk onderzoek (doen) naar scenario F, naast de voorbereiding van scenario A, zoals uitgewerkt in het rapport Uitwerking Afspraken Voorkeursbesluit, mei 2010”* (Afsprakenlijst bestuurlijk overleg MIRT Voorjaar 2010 Holland-Rijnland; vetgedrukte van ons).

Wij hebben in die MIRT-afspraken overigens niet kunnen vinden, dat besloten is de no-regretmaatregelen *“in het 2e fase MER op te nemen”*, zoals op pagina 23 van het MER wordt beweerd.

De no-regretmaatregelen i.v.m. financieringsoverwegingen

Er is in het IBHR-Eindrapport niet voor niets sprake van de fasering van maatregelen uit **financieringsoverwegingen**.

In haar brief aan de Tweede Kamer d.d. 11 april jl. (kenmerk: IENM/BSK-2011/48677) over de voortgang van de besluitvorming over de RijnlandRoute en RijnGouwelijn meldt minister Schultz van Haegen, dat met de verhoging van de rijksbijdrage aan de RijnlandRoute met € 97 miljoen *“de realisatie van de eerste fase van scenario F van Zoeken naar Balans (2x1) mogelijk is geworden”* (vetgedrukte van ons).

Met de hierboven genoemde verhoging van de rijksbijdrage heeft het rijk volgens de minister *“een gebiedsbudget van € 722 mln”* aan de provincie beschikbaar gesteld om zowel de RijnlandRoute als de RijnGouweLijn (één van beide of beide gefaseerd) te realiseren³.

De subsidie voor de RijnGouweLijn komt volgens de brief van de minister in de periode 2011-2019 beschikbaar, maar de in 2009 toegezegde bijdrage aan de RijnlandRoute komt deels pas **na 2020** beschikbaar en ook de door de minister toegezegde extra bijdrage voor de RijnlandRoute komt pas **na 2020** beschikbaar.

De vraag is dan natuurlijk of de provincie dit gaat c.q. kan voorfinancieren. In de Concept Kadernota 2011-2014 van de provincie stond al de volgende waarschuwing: *“Verder zijn er een aantal grote infrastructurele projecten, waarvoor meerjarig vastgelegde dekking ontbreekt. Het gaat om de aanleg en het beheer en onderhoud van de Rijnlandroute, de RijnGouweLijn-west en de Parallelstructuur A12. Consequentie van het doorzetten van deze projecten is dat de flexibiliteit uit het MPI zal verdwijnen, wat onvermijdelijke consequenties heeft voor het doorzetten van andere projecten uit het MPI. Daarnaast geldt dat als zich bij deze projecten risico's voordoen, dit grote consequenties heeft voor de Algemene Reserve”* (vetgedrukte van ons).

De begrippen *“beheer”* en *“onderhoud”* van de RijnlandRoute en de kosten daarvan komen overigens in het hele 2^e fase MER niet voor.

³ € 193 mln subsidie voor de RijnGouwelijn, € 432 mln als bijdrage aan de RijnlandRoute incl. bijdrage uit de grondexploitatie Nieuw-Valkenburg) en € 97 mln extra bijdrage voor de RijnlandRoute.

Wat de **verhoging van de regiobijdrage tot € 280 mln** betreft: de betreffende regiogemeenten vragen zich al enige jaren af hoe zij 15 jaar lang hun bijdrage van tonnen per jaar zullen kunnen blijven volhouden, laat staan hoe zij - met ingrijpende bezuinigingen in het vooruitzicht - ook nog een extra bijdrage voor de RijnlandRoute zullen kunnen (blijven) opbrengen.

Kortom: de kans bestaat, dat zelfs de kosten van de uitgekilde variant van Zoeken naar Balans (ZnB-F)⁴ de komende jaren niet gedekt kunnen worden, laat staan die van de complete varianten ZnB en CA.

Dit is ook **het grote verschil met de meergenoemde no-regretmaatregelen**. De kosten van die maatregelen zijn wel gedekt en er zijn merendeels geen lange procedures voor nodig. De meeste van die maatregelen kunnen dus op zeer korte termijn genomen worden. Wij gaan onze beschouwingen hierover hier niet allemaal herhalen. Het zij ons korthedshalve vergund u te verwijzen naar hierbij gevoegde brieven daarover aan minister Eurlings (d.d. 4 september 2009) en aan minister Schultz (d.d. 10 en 23 december 2010).

Conclusies en aanbevelingen

Is het geen gebrek aan werkelijkheidszin en zakelijkheid en het ontbreken van een gevoel van urgentie bij de provincie, dat aanvankelijk zelfs ontkend werd dat er over deze maatregelen afspraken met het rijk gemaakt zijn, dat deze maatregelen nog steeds regelmatig in een kwaad daglicht worden gesteld en dat tot nu toe geen van deze maatregelen is uitgevoerd? En dit alles in het perspectief, dat het sowieso nog jaren zal duren voordat welke variant dan ook van Zoeken naar Balans of Churchill Avenue kan worden aangelegd, laat staan in gebruik genomen.

Daarom verheugt het ons ook, dat u heeft toegezegd binnenkort wel serieus naar de no-regretmaatregelen te gaan kijken en te gaan uitzoeken welke maatregelen geschikt zijn. Wij hebben daar veel vertrouwen in en wij zullen u daar gevraagd en ongevraagd graag bij adviseren.

Het lijkt ons van belang die maatregelen op korte termijn te nemen⁵, vervolgens te monitoren hoe de doorstroming, de veiligheid en de leefbaarheid zich daarna ontwikkelen en aan de hand daarvan te beoordelen of (en zo ja: welke) verdergaande maatregelen nodig zijn. Na uitvoering van de no-regretmaatregelen blijven alle verdergaande opties (ZnB en CA) immers nog open.

Ook nu weer graag bereid tot nadere toelichting en 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 Provinciale Staten van Zuid-Holland

⁴ Deze uitgekilde variant van Zoeken naar Balans (ZnB-F) heeft maar één rijstrook in elke richting, loopt half verdiept vlak langs de Stevenshof en bij het Knooppunt Maaldrift zelfs op maaiveldniveau, grotendeels in een open bak door Voorschoten en grotendeels op maaiveldniveau door de Oostvlietpolder.

⁵ Provinciale Staten hebben al in 2005 unaniem besloten tot (versnelde!) verdubbeling van de Tjalmaweg tussen Katwijk en Leiden (**Motie M9/5582**, voorgesteld door de leden Van der Dussen, Volmuller en Van Ginkel, inzake **verbreding provinciale weg N206 ten westen van de A44**)!