



P.a. Witte Singel 54,
2311 BL Leiden

Leiden/Voorschoten/Wassenaar/Zoeterwoude, donderdag 13 oktober 2011.

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

Betreft: onze reactie op de brief van gedeputeerde De Bondt aan Provinciale Staten d.d. 13 september 2011 (“**Vervolproces RijnlandRoute**”)

Geachte Statenleden!

De organisaties die deze brief ondertekenen hebben kennisgenomen van hierboven bedoelde brief van gedeputeerde De Bondt. Het zij ons vergund de brief van de gedeputeerde puntsgewijs van commentaar te voorzien, waarbij wij de opbouw van haar brief volgen.

Aanvullen MER

In haar brief aan de Staten schrijft de gedeputeerde, dat *“de commissie m.e.r. (...) in haar tussentijds toetsingsadvies (heeft) gevraagd het MER aan te vullen met verkeerskundige optimalisaties van enkele knooppunten. Dit heeft effect op de doorstroming van het verkeer in de te onderzoeken varianten. Daarom worden ook de verkeersintensiteiten opnieuw berekend. Met deze nieuwe verkeerscijfers worden vervolgens de effecten voor geluidhinder en luchtkwaliteit opnieuw kwantitatief bepaald”*.

Dit lijkt ons tevens een goede gelegenheid het MER ook meer in overeenstemming te brengen met de opvatting van de Commissie m.e.r. (in haar **“Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport 2e fase”** d.d. 22 juni 2010 / rapportnummer 2198-111), *“dat het MER 2^e fase, om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming te kunnen meewegen, in ieder geval de volgende informatie moet bevatten: een meer per wegvak uitgesplitste toetsing van de alternatieven aan de bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelen², alsmede inzicht in de toekomstvastheid (prognosejaar 2025 of 2030)”* en *“een beschrijving van de benodigde maatregelen voor het oplossen van bereikbaarheids- en leefbaarheidsknelpunten”*.

Voorts verzoeken wij de provincie bij het verbeteren van het 2^e fase MER ook rekening te houden met de onderscheiden punten van kritiek op het 2^e fase MER, zoals vermeld in onze brief aan Gedeputeerde Staten d.d. 10 augustus jl..

Starten met voorbereiding nota voorkeursalternatief (NVA)

Onder het kopje “*Starten met voorbereiding nota voorkeursalternatief (NVA)*” schrijft de gedeputeerde, dat “*de nota voorkeursalternatief (wordt) opgesteld (nadat het MER is geactualiseerd)*” en dat in die nota onder meer de “*robuustheid van de alternatieven*” zal worden behandeld, één van de aspecten op basis waarvan Gedeputeerde Staten een voorkeursalternatief zullen kiezen dat ze ter instemming/vaststelling aan Provinciale Staten zullen voorleggen.

Wij zijn zeer benieuwd naar uw beoordeling van de robuustheid van de verschillende alternatieven, met name ook naar de robuustheid van Zoeken naar Balans (ZnB) en vooral ook naar de robuustheid van het voorkeursalternatief Zoeken naar Balans F-plus (ZnB-F+) uit het Hoofdlijnenakkoord 2011 – 2015. Bij beide varianten gaat het immers om een weg die tussen de aansluitingen op de A4 en de A44 bijna 4 km lang verdiept of half verdiept in een open bak zonder aansluitingen ligt, terwijl ZnB-F+ ongetwijfeld ook gescheiden rijbanen heeft en slechts één rijstrook in elke richting. Wij rekenen ook wat dit aspect betreft op een deugdelijke en navolgbare beoordeling.

Gelijktijdige inspraak op MER en voorontwerp PIP (VO PIP) Aanpak besluitvormingsproces

Onder het kopje “*Gelijktijdige inspraak op MER en voorontwerp PIP (VO PIP)*” schrijft de gedeputeerde, dat “*na de keuze voor een voorkeursalternatief (...) de planologische procedure (wordt) gestart voor het opstellen van het PIP van het voorkeursalternatief*” en dat “*het VO PIP van het gekozen alternatief én het MER (...) dan direct na het genomen besluit over het voorkeursalternatief in de inspraak (kunnen) worden gebracht*”. En zij vervolgt: “*in deze periode zal ook het vooroverleg met regionale partners en het horen van de gemeenteraden plaatsvinden*”.

Wij zouden graag van de gedeputeerde vernemen of de aanleg van de RijnlandRoute (als “*werk van provinciaal belang*”) moet worden beschouwd als een project dat onder de Crisis- en herstelwet valt en of de aanleg van de RijnlandRoute dus moet worden gerekend tot de “*ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.5 van de Wet ruimtelijke ordening*” (“*Inpassingsplannen van provincie en rijk*”; categorie 2 van bijlage 1 van de Crisis- en herstelwet).

De formulering “*het horen van de gemeenteraden*” zou daarop kunnen wijzen. Het laten vallen van de RijnlandRoute onder de Crisis- en herstelwet zou het beroepsrecht van de betrokken gemeenten beperken (artikel 1.4 Chw), maar “*indien sprake is van provinciale belangen*”, kunnen Provinciale Staten alleen een inpassingsplan vaststellen nadat de betrokken gemeenteraden gehoord zijn (art 3.26 lid 1 Wro).

Wij zijn er overigens bepaald geen voorstander van om de RijnlandRoute onder de Crisis- en herstelwet te laten vallen. Daardoor zou overtuigingskracht immers vervangen worden door botte machtsuitoefening. Wij betwijfelen ook zeer of de Crisis- en herstelwet hiervoor bedoeld is en of de betrokken gemeenten zich dus bij zo’n beslissing neer zouden moeten leggen.

Team Churchill Avenue

Onder het kopje “*Team Churchill Avenue*” schrijft de gedeputeerde, dat “*de gevraagde verkeerskundige optimalisaties (...) invloed (hebben) op zowel Zoeken naar Balans als op Churchill Avenue*”. De gedeputeerde vervolgt met de opmerking: “*om te komen tot een goede afstemming met het burgerinitiatief wordt Team Churchill Avenue door mij **intensief betrokken bij het vervolgproces**. Leden van het team hebben deelgenomen aan een werksessie over de verkeerskundige optimalisatie van de Knoop Leiden West van Churchill Avenue en er zal **in de***

komende periode een tweewekelijks overleg plaatsvinden tussen het provinciale projectteam en Team Churchill Avenue” (vetgedrukte van ons). Daarbij verwijst de gedeputeerde naar bijlage 1 van haar brief waarin een overzicht is opgenomen van de afspraken zoals die in juni 2011 zijn gemaakt tussen de provincie en team Churchill Avenue.

Wij stellen het zeer op prijs, dat de gedeputeerde ervoor kiest het Churchill Avenue Team intensief bij het vervolgproces te betrekken en in de komende periode zelfs tweewekelijks overleg met het team wil. Wij gaan er tegen deze achtergrond vanuit, dat de gedeputeerde alsnog ons verzoek d.d. 16 augustus jl. zal inwilligen om de noodzakelijke voortzetting van het werk van het Team Churchill Avenue ten behoeve van een eerlijke vergelijking tussen de N11w-varianten en de Churchill Avenue ook financieel mogelijk te maken.

No-regretmaatregelen

Onder het kopje “*No-regretmaatregelen*” schrijft de gedeputeerde, dat “*nu al blijkt dat bij de optimalisatie van de knooppunten er verschillen zullen ontstaan tussen de oplossingen van Zoeken naar Balans en Churchill Avenue*”. De gedeputeerde concludeert daaruit, “*dat op dit moment nog geen no-regretmaatregelen mogelijk zijn*”.

Ten eerste is het de vraag of dit wel voor alle no-regretmaatregelen geldt. Het gaat daarbij immers niet alleen maar over “*de knooppunten*”. Zonder enig verschil te maken scheert de gedeputeerde echter alle maatregelen over een kam. Verder is het de vraag of “*de optimalisatie van de knooppunten*” niet zo ontworpen kan worden, dat zowel Zoeken naar Balans als de Churchill Avenue daarop aangesloten kunnen worden. Volgens het Churchill Avenue Team kan dat wel. Wij adviseren de provincie dan ook gebruik te maken van de expertise van dit team. Als de optimalisatie van de knooppunten onverhoopt werkelijk niet zo ontworpen kan worden dat beide alternatieven erop aangesloten kunnen worden, dan is de vraag of de provincie intussen twee ontwerpen van de knooppunten heeft laten maken (net zoals ze nu twee provinciale inpassingsplannen laat maken). En als de provincie dat nu nog niet heeft laten doen, dan is de vraag waarom niet.

Wij zullen de provincie eraan blijven herinneren, dat ze begin vorig jaar met het rijk heeft afgesproken de no-regretmaatregelen te zullen voorbereiden (Afspraken Bestuurlijk Overleg MIRT Voorjaar 2010). Dat zou ook van de hoognodige werkelijkheidszin getuigen, omdat voorlopig noch Zoeken naar Balans noch de Churchill Avenue aangelegd kunnen worden. Het zou bovendien volstrekt onverantwoord zijn de verkeers- en leefbaarheidsproblemen op de N206-route nog jaren te laten voortbestaan.

Openbaar vervoer

Onder het kopje “*Openbaar vervoer*” herinnert de gedeputeerde aan haar toezegging “*uit te zoeken welke mogelijkheden de twee varianten (ZnB en CA) bieden voor het openbaar vervoer en of dit mogelijk leidt tot een andere wegging van de varianten*”. De gedeputeerde concludeert, “*dat de varianten CA en ZnB nauwelijks betekenis hebben voor het openbaar vervoer*” (omdat ZnB buiten de stad om en CA buiten het centrum om gaat) en dat er “*dan ook geen reden (is) om op deze basis tot een andere wegging te komen*”.

Één van de argumenten is, dat (ook) “*Voor CA geldt dat er in de tunnel van CA geen haltes mogelijk zijn*”, wat geheel voorbij gaat aan de mogelijkheid dat de bus bovengronds over de Churchillaan rijdt. Verder vermeldt de gedeputeerde, dat “*de beide routes (...) in het centrum (leiden) tot minder bovengronds verkeer*”, waardoor “*er voor bussen een indirect positief effect (is) op de oversteekbaarheid van de Churchillaan*”. Dit zou in feite echter juist wel tot een andere

weging van de Churchill Avenue moeten leiden, omdat de Churchill Avenue de Churchilllaan en de Dr. Lelylaan veel meer zou ontlasten dan Zoeken naar Balans (zie 2^e fase MER, fig. 4.4 en 4.5).

Kortom: dat een bus door het centrum van Leiden meer passagiers trekt dan een bus over de Churchilllaan, staat als een paal boven water, maar er zijn verschillende redenen om de Churchill Avenue voor het openbaar vervoer toch gunstiger te beoordelen dan Zoeken naar Balans.

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,
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,
Stichting Tijd voor Groen/SnelwegofGroenweg,
Vereniging tot behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten,

Cc Burgemeester en Wethouders en de raden van de betrokken gemeenten