



P.a. Witte Singel 54,  
2311 BL Leiden

## **AANTEKENEN!**

**Leiden/Voorschoten/Wassenaar/Zoeterwoude**, maandag 3 september 2012.

Aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,  
t.a.v. afdeling Ruimte, Wonen en Bodem,  
Postbus 90602, 2509 LP Den Haag

**Onderwerp:** zienswijze t.a.v. het 2<sup>e</sup> fase MER RijnlandRoute c.a. (versie 2.0 van mei jl.)

Geacht College!

In aanmerking genomen dat milieueffectrapportage een procedure is met als hoofddoel *“het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten”* en dat een MER het mede mogelijk moet maken te kiezen tussen verschillende alternatieven, hebben de onder deze zienswijze genoemde organisaties die samen het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute vormen een aantal hoofdbezwaren tegen het hierboven bedoelde 2<sup>e</sup> fase MER RijnlandRoute (hierna aan te duiden als ‘het MER’):

### **Wordt de milieueffectrapportage losgekoppeld van de besluitvorming?**

Allereerst is het merkwaardig, dat er nu een MER met bepaalde alternatieven en varianten ter inzage is gelegd, terwijl:

- Gedeputeerde Staten (GS) intussen hun voorkeur hebben uitgesproken voor een alternatief dat niet in het MER is onderzocht en
- Provinciale Staten (PS) op 27 juni jl. een aantal moties hebben aangenomen die Gedeputeerde Staten (GS) uitnodigen geheel andere alternatieven en varianten te onderzoeken<sup>1</sup>.

Die andere alternatieven en varianten zullen deels heel andere effecten hebben (een geboorde tunnel tussen de A4 en de A44 bijvoorbeeld). Daarmee wordt de huidige milieueffectrapportage losgekoppeld van de besluitvorming en het hierboven genoemde hoofddoel van de milieueffectrapportage niet gerealiseerd. Dat is niet de bedoeling van de wetgever geweest.

### **De gehanteerde uitgangspunten voor de verkeersprognoses**

Nergens in het MER noch in de bijlagen worden de uitgangspunten die zijn gehanteerd voor de verkeersprognoses in hun samenhang gepresenteerd en verantwoord. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om:

---

<sup>1</sup> Zo vraagt een motie aan GS *“te onderzoeken of de Bypass Oostvlietpolder kan worden vervangen door een alternatief voorstel”*. Een tweede motie vraagt GS *“te bezien of de genoemde ruimtelijke alternatieven het ruimtebeslag binnen het Bio Science Park kunnen beperken”*. Een derde motie vraagt *“de inpassing van de RijnlandRoute in de gemeente Katwijk waar mogelijk af te stemmen op de lokale wensen binnen de projectkaders van de RijnlandRoute”* en *“te bezien of verdiepte aanleg van de twee ongelijkvloerse kruisingen ter hoogte van het dorp Valkenburg richting de nieuwe woonwijk mogelijk is”*. Een vierde motie vraagt GS *“een quick scan uit te voeren naar de mogelijkheden van een geboorde tunnel bij een keuze voor Zoeken naar balans Optimaal door Voorschoten (binnen de gestelde financiële projectkaders)”*.

- de veronderstelde ontwikkeling in de omvang en de ruimtelijke verdeling van de bevolking (en in het bijzonder de beroepsbevolking) tot 2020 en 2030,
- de veronderstelde ontwikkeling in de omvang en de ruimtelijke verdeling van de oppervlakte kantoorruimte en bedrijventerreinen,
- de veronderstelde ontwikkeling in de omvang en de ruimtelijke verdeling van het aantal arbeidsplaatsen in die periode,
- de veronderstelde hoeveelheid “*autonome groei van het autoverkeer*” (pagina 133 van het MER) en
- het veronderstelde geringe aandeel van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer in de verplaatsingen in beide jaren.

De Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (hierna te noemen Behoud Rijnland) heeft onder meer in haar zienswijze d.d. 26 april 2010 over het 1<sup>e</sup> fase MER RijnlandRoute uitvoerige kritiek gegeven op de in dat MER gehanteerde uitgangspunten (zie bijlage). Wij handhaven deze kritiek, ook ten opzichte van de (deels mogelijk) bijgestelde uitgangspunten in het MER.

In het MER wordt in een kader op pagina 26 onder het kopje “*Omgaan met onzekerheden*” vermeld, dat er bij het omschrijven van de autonome ontwikkelingen rekening is gehouden met allerlei ontwikkelingen waar inmiddels van afgezien is, maar die nog wel een juridische basis hebben (zoals het bedrijventerrein in de Oostvlietpolder<sup>2</sup>). Door uit te gaan van dergelijke ontwikkelingen wordt volgens het MER (pagina 26) beoogd “*een worst-case situatie*” te creëren. Ons inziens is dit niet de manier om met **onzekerheden** om te gaan.

Ingeval van onzekerheden ligt het meer voor de hand verschillende scenario's te hanteren om de toekomst te verkennen. Hierbij hoort in ieder geval ook een scenario met realistischere uitgangspunten dan in beide MERs zijn gehanteerd. “*Gevoel (...) voor de consequenties van onzekerheden en de toekomstvastheid van de varianten*” wordt niet verkregen door de ‘gevoeligheidsanalyses’ waarnaar in het kader op pagina 26 van het MER wordt verwezen. Men krijgt geen gevoel voor de onzekerheden in de toekomst door te veronderstellen, dat de autonome ontwikkelingen zich in de periode 2020-2030 (mogelijk zelfs) zullen voortzetten en dat het verkeer daardoor met 5% à 10% zal toenemen. Dat is geen gevoeligheidsanalyse, maar een voortzetting van de uitgangspunten om te zien waar de wal eventueel het schip keert<sup>3</sup>.

Gevoel voor de onzekerheden in de toekomst kan wel verkregen worden door ook scenario's te ontwikkelen met realistischere veronderstellingen over de ontwikkelingen in:

- de omvang en de ruimtelijke verdeling van de bevolking (en in het bijzonder van de beroepsbevolking, rekening houdend met de verdergaande vergrijzing van de bevolking) tot 2020 en 2030,
- de omvang en de ruimtelijke verdeling van de oppervlakte kantoorruimte (mede gezien de verdergaande computerisering en internetdienstverlening), bedrijventerreinen en het aantal arbeidsplaatsen in die periode,
- de hoeveelheid autoverkeer (mede gezien bijvoorbeeld de verdere ontwikkeling van de brandstofprijzen) en
- het aandeel van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer in de verplaatsingen in beide jaren.

Zo zit de gemeente Katwijk bijvoorbeeld bepaald niet te springen om te beginnen met de woningbouw op het vliegveld Valkenburg. En zelfs als daar wel aan begonnen zou worden, is het - gezien de benodigde voorbereidings- en bouwtijd (en de huidige stagnatie in de woningbouw) - uitermate onwaarschijnlijk dat daar in 2020 (over 8 jaar!) 2500 woningen zullen staan. De ramingen zijn niet voor niets in de afgelopen jaren telkens fors naar beneden bijgesteld.

Daarnaast is de in het 1<sup>e</sup> fase MER veronderstelde uitbreiding van de oppervlakte kantoorruimte (70% in 15 jaar) uiterst onwaarschijnlijk<sup>4</sup>. Er was immers al vóór de crisis een structureel overschot in de kantorensector. Bovendien gaat kantorenbouw meestal niet één op één samen met een uitbreiding van het aantal arbeidsplaatsen, maar juist met een concentratie en een afname daarvan. Mutatis mutandis geldt hetzelfde voor de veronderstelde uitbreiding van de oppervlakte bedrijventerreinen.

<sup>2</sup> Merkwaardig genoeg wordt er in het MER niet duidelijk uitgegaan van het weidevogelreservaat in de Oostvlietpolder, terwijl dat toch ook een juridische basis heeft.

<sup>3</sup> Zie ook noot 15 op pagina 86 van het Verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng m.e.r. tweede fase RijnlandRoute d.d. 31 maart 2011 (Kenmerk ZHA218/Nhn/2205), die luidt: “*Het verkeersmodel ‘kent’ het prognosejaar 2030 niet en er zijn ook geen eenduidige uitgangspunten voorhanden over hoe dit prognosejaar ontwikkeld zou moeten worden. Gemeenten hebben in de meeste gevallen nog geen zicht op ruimtelijke ontwikkelingen na 2020. Ook ten aanzien van de autonome mobiliteitsontwikkelingen tussen 2020 en 2030 is (nog) niet veel bekend, aangezien ook het NRM vooralsnog uitsluitend het prognosejaar 2020 hanteert*”.

<sup>4</sup> 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*”.

Terwijl het MER verder nog rekening houdt met een “*autonome groei van het autoverkeer*”<sup>5</sup>, meldde het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) in de Mobiliteitsbalans 2011, dat de totale binnenlandse mobiliteit van personen sinds 2005 niet meer toeneemt en dat dit vooral voor het autogebruik geldt. Uit recente publicaties blijkt, dat dit ook voor Zuid-Holland opgaat. Zo staat op pagina 5 van de PVVP-monitor 2011 (d.d. april 2012) bijvoorbeeld: “*In de periode 2004-2010 is de totale mobiliteit van de Zuid-Hollandse bevolking gedaald. Deze daling wordt vooral veroorzaakt doordat de inwoners van Zuid-Holland gemiddeld duidelijk minder kilometers afleggen. (...) Alle regio's van Zuid-Holland vertonen een soortgelijk beeld*”. En in bijlage 1 van de “Ontwerp Beleidsvisie Duurzaamheid en Milieu 2012- 2016” van de Provincie Zuid-Holland (GS, 10 juli 2012) staat over het personenverkeer: “*Na decennia van groei lijkt in Nederland en Zuid-Holland de trend van groeiende personenmobiliteit sinds 2005 gestopt*”.

Dat de gebruikte verkeersmodellen (het Nederlands Regionaal Model West (NRM) en de nieuwe herijkte versie van de regionale verkeersmilieukaart (RVMK) Leidse Regio) rekening houden met een verkeersgroei in de periode 2008-2020<sup>6</sup>, is dus geen valide argument. Modellen kunnen veranderd worden en bovendien geldt voor modellen het adagium ‘Garbage in? Garbage out!’.

Hoewel uit eerdere RijnlandRoutestudies (de MKBA van oktober 2007 bijvoorbeeld) kon worden afgeleid, dat de meeste ritten korter dan 10 kilometer waren en het openbaar vervoer en het langzaam verkeer dan bij uitstek in beeld komen, is toch rekening gehouden met een - voor dit soort agglomeraties en voor zulke korte ritten - onwaarschijnlijk laag aandeel van 15% voor deze **beide modaliteiten samen**.

In dit licht hebben de gevoeligheidsanalyses, die in paragraaf 4.10 van het MER gepresenteerd worden (het al dan niet verbreden van de A4 tussen Leiden en Den Haag en het al dan niet (volledig) realiseren van de RijnGouweLijn West), slechts een uiterst bescheiden effect en bieden ze geen zicht op de consequenties van de werkelijk grote onzekerheden in de toekomst wat betreft (beroeps)bevolking, arbeidsplaatsen en verplaatsingswijzen. Wij wezen hier al op in onze brief d.d. 10 augustus van het vorig jaar over de tussentijdse toetsing van de toen voorliggende versie van het 2e fase MER RijnlandRoute (zie bijlage).

Dit lijkt een theoretische beschouwing, maar dat is het zeker niet. De irreële veronderstellingen die voor het MER zijn gebruikt leiden tot een onwaarschijnlijke hoeveelheid autoverkeer in 2020 en 2030 en daarmee ook tot onwaarschijnlijke verkeersintensiteiten op de regionale hoofdwegen en het onderliggend wegennet. Die veronderstellingen leiden ook tot andere effecten op de verkeersafwikkeling in de spits en tot andere effecten op de reistijd, het sluipverkeer, de barrièrewerking en de oversteekbaarheid van wegen en daarmee zeer waarschijnlijk ook tot andere effecten op de verkeersveiligheid, de toekomstvastheid en ook tot andere effecten op geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, gezondheid, natuur, landschap, cultuurhistorie, recreatie, archeologie, bodem en (grond)water dan wanneer er - juist vanwege de onzekerheden in de toekomst - ook scenario's met realistischer uitgangspunten waren ontwikkeld.

**Kortom:** de in het MER beschreven effecten horen vooral bij de daarvoor gehanteerde uitgangspunten (‘Garbage in? Garbage out!’). De effecten van andere uitgangspunten zijn ten onrechte niet onderzocht en/of gepresenteerd.

Daar komt nog bij, dat het 1<sup>e</sup> fase MER - ondanks het richtlijnenadvies van de Commissie m.e.r.<sup>7</sup> - nauwelijks aandacht besteedde aan de **Zevensprong van Verdaas**<sup>8</sup> en dat het 2<sup>e</sup> fase MER helemaal geen aandacht meer besteedt aan deze procedure. In het 1<sup>e</sup> fase MER werd de Zevensprong van Verdaas op een onbeoordeelbare manier gehanteerd. Onduidelijk bleef welke maatregelen in de achtereenvolgende sprongen bedoeld werden; de effecten daarvan werden in het MER niet weergegeven met verkeersintensiteits- en I/C-kaarten. Bovendien werden de achtereenvolgende sprongen ten onrechte telkens op zichzelf beoordeeld. De cumulatieve effecten van alle maatregelen in de achtereenvolgende sprongen werden ten onrechte niet beoordeeld.

De beoordeling van verschillende alternatieven en varianten zal bij het hanteren van realistischer uitgangspunten en bij een correcte toepassing van de Zevensprong van Verdaas heel anders uit kunnen pakken. Zo zou bijvoorbeeld de toekomstvastheid van de Churchill Avenue (CA) en de faseringsvarianten (de verkeersafwikkeling in de spits in 2030) bij het hanteren van realistischer uitgangspunten waarschijnlijk geen

<sup>5</sup> In eerdere stukken werd zelfs van een groei van 2% per jaar uitgegaan, wat zou inhouden dat de hoeveelheid autoverkeer in 35 jaar verdubbelt.

<sup>6</sup> aldus het antwoord van GS d.d. 25 mei jl. op vragen van de Statenfractie van GroenLinks hierover.

<sup>7</sup> In haar “*Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport RijnlandRoute*”(d.d. 3 maart 2009; rapportnummer 2198-55) adviseerde de Commissie m.e.r. “*nut en noodzaak in het MER (geïnspireerd door de Zevensprong van Verdaas) verder uit te werken*”, dit “*om een goed beeld te krijgen van de redenen om de Rijnlandroute te realiseren*”.

<sup>8</sup> Bij de Zevensprong van Verdaas (een in de Nota Mobiliteit vastgelegde procedure) gaat het erom eerst een aantal andere mogelijkheden te bezien voordat men tot de aanleg van nieuwe weginfrastructuur besluit. De achtereenvolgende sprongen zijn: 1. Oplossingen via ruimtelijke ordeningsmaatregelen; 2. Oplossingen via prijsbeleid; 3. Oplossingen via mobiliteitsmanagement en fietsbeleid; 4. Oplossingen via optimalisatie (bestaand) openbaar vervoer; 5. Oplossingen via benutting bestaande infrastructuur; 6. Oplossingen via verbreding bestaande infrastructuur; 7. Aanleg nieuwe infrastructuur.

probleem vormen. Wij adviseren u dan ook nadrukkelijk een nieuw MER te laten maken met realistischer uitgangspunten, zoals hierboven bedoeld.

Uit het MER blijkt overigens, dat de faseringsvariant ZnB A (met grotendeels maatregelen op de bestaande N206-route en de Bypass Oostvlietpolder) - zelfs met de onwaarschijnlijke hoeveelheid autoverkeer waar het MER mee rekent - op verschillende verkeersaspecten niet eens zo slecht scoort (*“Over het algemeen is sprake van een goede verkeersafwikkeling”*). Dit is meer in lijn met de beoordeling die het “Eindrapport Integrale Benadering Holland Rijnland” (d.d. 15 oktober 2009, gemaakt in opdracht van de regio Holland Rijnland, de provincie Zuid-Holland en de ministeries van V&W en VROM) gaf van deze zogenaamde ‘no-regretmaatregelen’. In het IBHR-Eindrapport wordt veel van deze maatregelen 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 provincie heeft in het Bestuurlijk Overleg MIRT in het voorjaar van 2010 dan ook met het rijk afgesproken deze maatregelen voor te bereiden. Daar is het echter nog steeds niet van gekomen, deels gemotiveerd door onjuiste (en door ons meermalen weerlegde) argumenten tegen deze maatregelen (zie de hierbij gevoegde brieven van Behoud Rijnland aan gedeputeerde De Bondt over dit onderwerp d.d. 5 september 2011 en 6 maart jl.<sup>9</sup>).

### **Het gebruik van de termen ‘toename’, ‘afname’ of ‘verbetering’ in het MER**

Ernstige bezwaren hebben wij tegen de beschrijving van de effecten in het MER. Als het gaat om een vergelijking van de effecten van een variant met de referentiesituatie, dan worden de verschillen tussen een situatie met RijnlandRoute en een situatie zonder RijnlandRoute - door een consequent gebruik van de termen ‘toename’, ‘afname’ of ‘verbetering’ - telkens aangeduid als een **verandering** in plaats van als een verschil tussen twee situaties op één moment.

Juist ook omdat er (ook in mondelinge presentaties van de provincie) niet overal en altijd consequent bij vermeld wordt dat het gaat om ‘veranderingen’ ten opzichte van (c.q. verschillen met) **de referentiesituatie**, beschouwen wij dit als misleidend woordgebruik. De gebruikte termen kunnen immers te gemakkelijk worden geïnterpreteerd (en blijken door mensen, die wel belang hebben bij deze kwestie, maar niet bekend zijn met de MER-systematiek, ook daadwerkelijk te worden geïnterpreteerd) als een toename, afname of verbetering ten opzichte van **de huidige situatie**, terwijl daar in veel gevallen geen sprake van is<sup>10</sup>.

Daarom hebben wij de provinciale projectleider RijnlandRoute gevraagd bij de effecttabellen óók de waarden in 2008 of 2010 te vermelden. Dan was bij voorbeeld in één oogopslag duidelijk geworden, dat de verkeersintensiteit op de Churchillaan-Zuid en de Lelylaan-Noord met Zoeken naar Balans (ZnB) weliswaar **lager** is (respectievelijk 24.600 mvt/etm en 26.900 mvt/etm) **dan in de referentiesituatie** (respectievelijk 31.900 mvt/etm en 34.200 mvt/etm), maar dan was ook meteen duidelijk geworden dat de verkeersintensiteit op die beide wegvakken met ZnB als gevolg van de gekozen uitgangspunten beduidend **hoger** is (respectievelijk 24.600 mvt/etm en 26.900 mvt/etm) **dan in 2008** (respectievelijk 20.500 mvt/etm en 23.200 mvt/etm). Voor de Tjalmaweg-Zuid is dit effect nog veel sterker (zonder ZnB 59.700 mvt/etm, met ZnB 74.000 mvt/etm, maar in 2008 28.800 mvt/etm<sup>11</sup>). Dat is ten opzichte van de referentiesituatie weliswaar circa 25% hoger (zoals op pagina 51 van het MER staat), maar ruim 2,5x zoveel als in 2008. Al met al lijkt de leefbaarheid langs de bestaande N206-route dus niet bepaald gediend met de gekozen uitgangspunten.

### **Het werken met plussen, nullen en minnen in het MER**

<sup>9</sup> In die brieven weerlegt Behoud Rijnland het argument, dat *“de verkeersdruk in Leiden verder toe”* zou nemen als de no-regretmaatregelen worden uitgevoerd en in die brieven weerlegt Behoud Rijnland ook het argument, dat uitvoering van deze maatregelen nu nog niet mogelijk is, omdat *“de optimalisatie van de knooppunten”* waar de no-regretmaatregelen op aansluiten (zoals bijvoorbeeld de Knoop Leiden West) heel anders vorm krijgt bij zoeken naar Balans dan bij de Churchill Avenue.

<sup>10</sup> Zo wordt in het MER (op pagina 50) bijvoorbeeld vermeld, dat de verkeersintensiteit op de N441 (Wassenaarseweg) *“bij alle eindoplossingen daalt met 60 tot 65% en bij de faseringsvarianten met 25 tot 45%”*.

<sup>11</sup> Zie de kaart van Goudappel Coffeng BV met etmaalsintensiteiten in 2008 basisjaar, motorvoertuigen etmaal MER RijnlandRoute fase 2, Provincie Zuid-Holland Discription: TMU098\Ksg d.d. februari 2012.

Wij hebben ook ernstige bezwaren tegen de beschrijving van de effecten van de verschillende varianten en alternatieven met plussen, nullen en minnen. Al in onze hierboven genoemde brief d.d. 10 augustus van het vorig jaar over de tussentijdse toetsing van de toen voorliggende versie van het 2e fase MER RijnlandRoute hebben we deze bezwaren naar voren gebracht<sup>12</sup>.

Een voorbeeld van de onbeoordeelbaarheid van de effectenbeschrijving met plussen, nullen en minnen is de *“Beoordelingstabel Archeologie”* en de tekst die daarbij hoort op pagina 112 en 113 van het MER. In de tabel scoort de CA twee minnen voor de aantasting van de *“archeologische verwachtingszones”* en ZnB één min, hoewel ZnB circa 30 hectare aantast en CA circa 33 hectare. De lezer van het hoofdrapport en/of de samenvatting kan er pas door bestudering van het Achtergrondrapport archeologie (versie 2.0 bij het tweede fase MER RijnlandRoute versie 2.0) achterkomen, dat CA 33,4 hectare aan zones met een middelhoge en hoge archeologische verwachting doorsnijdt en ZnB 29,7 hectare en dat de grens tussen een *“negatief effect”* en een *“groot negatief effect”* - tamelijk arbitrair - bij 33,2 hectare is gelegd. De lezer kan deze wijze van effectbeschrijving dus niet beoordelen door alleen het hoofdrapport en de samenvatting van het MER, waarmee aan een belangrijke eis aan MERs niet is voldaan.

Ook de Commissie m.e.r. ging in haar *“Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport 2e fase RijnlandRoute”* (d.d. 24 augustus 2011; rapportnummer 2198–207) in op het uitdrukken van de effecten in plussen en minnen en merkte in haar toetsingsadvies daarover op, dat de plussen en minnen *“niet even navolgbaar”* zijn *“voor verkeer, luchtkwaliteit, geluid, landschap en cultuurhistorie alsmede bodem en water”*.

Overigens is in de nu voorliggende versie van het MER ook nog niet voldoende voorzien in de kritiek van de Commissie m.e.r. in het hierboven al genoemde tussentijdse toetsingsadvies, *“dat het bij het ene aspect wel en bij een ander aspect niet meenemen van mitigerende maatregelen de vergelijking van alternatieven onevenwichtig maakt”*.

In een nieuw 2<sup>e</sup> fase MER zou in al deze kritiek op de effectenbeschrijvingen moeten worden voorzien.

### **De beschrijving van de verkeerseffecten in het MER biedt niet voldoende inzicht**

In het MER worden de verkeerseffecten (de gevolgen van de met verschillende modellen berekende verkeersintensiteiten) beoordeeld voor zes ‘toetsingscriteria’: *“Verkeersafwikkeling”*, *“Bereikbaarheid”*, *“Sluipverkeer”*, *“Barrièrewerking en oversteekbaarheid”*, *“Verkeersveiligheid”* en *“Toekomstwaarde”*.

Over de verkeersintensiteiten hebben we het hierboven al uitgebreid gehad. Als maat voor de **“Bereikbaarheid”** wordt *“de reistijd op de belangrijkste trajecten”* gehanteerd. In tabel 4.5 (op pagina 58 van het MER) wordt voor een aantal relaties de gemiddelde reistijd in de ochtendspits en de avondspits in 2020 gepresenteerd. Hoewel, zoals al vermeld, uit eerdere studies kon worden afgeleid dat de meeste ritten korter dan 10 kilometer zijn, ontbreken in de tabel ten onrechte nog steeds de korteafstandsrelaties die waarschijnlijk het grootste aandeel in de verplaatsingen zullen hebben (tussen Leiden en de randgemeenten bijvoorbeeld). Mutatis mutandis geldt hetzelfde voor tabel 4.10 (op pagina 63 van het MER) voor de gemiddelde reistijd in de ochtendspits en de avondspits in 2030.

Het verminderen van **“Sluipverkeer”** is volgens (pagina 59 van) het MER gemeten door voor een aantal oost-westrelaties na te gaan *“of en in welke mate de avondspitsintensiteit afneemt op routes parallel aan de N206 door aanleg van de varianten”*. Dit is echter een twijfelachtige maat, omdat een deugdelijke definitie van sluipverkeer ontbreekt. Als er bij één van de alternatieven of varianten van de RijnlandRoute minder verkeer op

---

<sup>12</sup> In de betreffende brief schreven we onder meer: *“Doordat de meeste milieueffecten in het 2<sup>e</sup> 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 omschrijft. 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 N11w-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”*.

een bepaalde route rijdt dan in de referentiesituatie, dan hoeft het verkeer dat die route niet meer kiest niet per se 'sluipverkeer' te worden genoemd. Bovendien hoeft de vermindering ook geen gevolg te zijn van de RijnlandRoute. Zo zou minder verkeer op de Stevenshofdreef ingeval van ZnB of N11-W ook het gevolg kunnen zijn van het vervallen van de afslag Leiden-zuid op de A44.

Zoals we hierboven al hebben aangegeven, zou de "**Barrièrewerking**" op de bestaande N206-route - met of zonder RijnlandRoute - **toenemen** in de komende jaren, als we de in het MER gepresenteerde modeluitkomsten althans zouden moeten geloven, terwijl de "**oversteekbaarheid**" van die route in dezelfde periode zou **afnemen**. Zo beoordeeld, is er dus bijvoorbeeld geen enkele reden om Zoeken naar Balans op dit aspect positief te waarderen. Dat kan alleen als de situatie met een onwaarschijnlijke hoeveelheid autoverkeer en Zoeken naar Balans vergeleken wordt met de referentiesituatie, zoals in tabel 4.8 (op pagina 60 van het MER) gebeurt.

Wat de "**Verkeersveiligheid**" betreft zou het aantal ernstige verkeersslachtoffers volgens (pagina 61 van) het MER bij alle varianten met circa 2 tot 5% afnemen als alleen wordt gekeken naar de snelheid en het type weg. Dit zou te maken hebben met "*een verschuiving van het verkeer van relatief onveilige 50 en 70 km/h-wegen naar veiliger wegen (autowegen)*". Zoals hierboven al vermeld, is er als gevolg van de onwaarschijnlijke hoeveelheid autoverkeer die is berekend zeker niet alleen sprake van een "*verschuiving*" van het verkeer van onveilige wegen naar veiliger wegen; er komt ook méér verkeer op die onveilige wegen.

Overigens is het toch dubieus, dat op pagina 61 van het MER wordt verwezen naar een onderzoek van TNO naar de "*eventuele extra risico's voor de verkeersveiligheid van tunnels en verdiepte liggingen*" ("*TNO, 2012*"). Uit dit onderzoek zou blijken, "*dat er voor alle tunnels en verdiepte liggingen oplossingen mogelijk zijn om deze voldoende verkeersveilig te maken*", maar het rapport is nooit openbaar gemaakt en ook de leden van Provinciale Staten hebben er niet over kunnen beschikken. Overigens zou uit dit rapport (d.d. 19 juli jl.) blijken, dat de CA wel degelijk kan voldoen aan de eisen ten aanzien van tunnelveiligheid. Niet voor niets hebben we GS daarom - met een beroep op de Wet openbaarheid van bestuur - gevraagd dit rapport (en alles wat daarover gewisseld is tussen de provincie en TNO) openbaar te maken.

Over de "**Toekomstwaarde**" (of "Toekomstvastheid") hebben we het hierboven (onder het kopje "*De gehanteerde uitgangspunten voor de verkeersprognoses*") voldoende gehad.

### **Voor het overige**

Voor het overige sluiten wij ons aan bij de zienswijze van de Wijkraad Stevenshof op het 2<sup>e</sup> fase MER en in het bijzonder ook bij de uitgebreide "*Toelichting bij Hoofdstuk I: Zienswijze van de Wijkvereniging Wijkraad Stevenshof op het Milieueffectrapport RijnlandRoute*". Gelieve de zienswijze van de Wijkraad tevens te beschouwen als deel uitmakend van deze zienswijze. In een bijlage bij deze zienswijze brengen wij in aanvulling hierop nog enkele punten naar voren.

### **Tot slot**

Al met al zijn wij van mening, dat het MER veel onjuistheden bevat, geen deugdelijke basis vormt voor de besluitvorming en daarmee - in een tijd dat gesneden moet worden in allerlei uitgaven die voor mensen van het grootste belang zijn - ook geen basis vormt voor de aanleg van een weg die bijna één miljard euro kost, veel schade doet en de problemen niet oplost. Het zou ons inziens van bestuurlijke wijsheid getuigen het MER over te laten doen.

U verzoekend de hierboven genoemde bijlagen te beschouwen als onderdeel van deze zienswijze, graag bereid tot nadere toelichting op deze zienswijze, met vriendelijke groet namens de hieronder genoemde organisaties die deelnemen aan het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute,

Wim ter Keurs, voorzitter van het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute

**Deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg (in willekeurige volgorde):** Stichting Buurtschap Zuidwijkse Polder, Bewonersvereniging Feministenbuurt Voorschoten, Wijkvereniging Wijkraad Stevenshof, Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute, Bewonersvereniging ZuiderZeehelden, Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland, Bewonersvereniging Het Wedde, STICHTING GROTE POLDER GROENE hart, Platform Duurzaam Voorschoten, Fietsersbond Voorschoten, Buurtvereniging St. Nicolaaspark en omgeving, Bewonersvereniging Park Allemansgeest, Stichting Tijd voor Groen/SnelwegofGroenweg, Vereniging tot behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten,

Stichting Horst en Weide, Agrarische Natuurvereniging Santvoorde, Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad e.o., Stichting tot Behoud van CultuurHistorische Buitenplaatsen, Milieudefensie Voorschoten, Milieudefensie Leiden, Vereniging Vrienden Oostvlietpolder, Bewonersvereniging Boschgeest, Voetbal- en atletiekvereniging Voorschoten 97, Voorschotense Golfclub, Honk- en Softbalvereniging "Adegeest", Volkstuindersvereniging Voorschoten, Bewonersvereniging Stevenshof Vlek 17,

- + **Bijlagen:** de zienswijze van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland d.d. 26 april 2010 over het 1<sup>e</sup> fase MER RijnlandRoute;  
onze brief d.d. 10 augustus van het vorig jaar over de tussentijdse toetsing van de toen voorliggende versie van het 2e fase MER RijnlandRoute;  
de brieven van Behoud Rijnland aan gedeputeerde De Bondt d.d. 5 september 2011 en 6 maart jl. over de no-regretmaatregelen;  
**de bijlagen bij de bijlage:**  
de brief d.d. 9 juli jl. van het Astmafonds aan GS *“Geef gezondheid voorrang in (voorontwerp) Inpassingsplan Rijnlandroute”*;  
onze beoordeling d.d. 19 april jl. van de ‘landschapskaarten’ die op 3 en 4 april jl. door Rudy Brons zijn gepresenteerd tijdens de ‘werksessies’ in het kader van de consultatieronden voor de inpassingsstudies van de RijnlandRoute;

**Bijlage bij de zienswijze t.a.v. het 2<sup>e</sup> fase MER RijnlandRoute (versie 2.0 van mei 2012)  
van de deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute  
(ter aanvulling op de zienswijze van de Wijkraad Stevenshof op het 2<sup>e</sup> fase MER)**

**Vooraf:** Hoewel wij dat niet geturfd hebben, is onze algemene indruk van het 2<sup>e</sup> fase MER toch, dat de CA daarin verrassend vaak een te negatieve beoordeling heeft gekregen en ZnB verrassend vaak een te positieve beoordeling.

### **Geluid en Luchtkwaliteit**

Hoewel de Commissie m.e.r. “een meer per wegvak uitgesplitste toetsing van de alternatieven aan de bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelen” beschouwt als “essentiële informatie in het MER 2e fase”, is daar in het MER niet op een verifieerbare wijze voorzien. Of en in hoeverre de situatie met de gekozen uitgangspunten verbetert ten opzichte van de huidige situatie is al helemaal niet te beoordelen. Overigens hebben wij de gevoelige bestemmingen in de Voorschotense wijken langs ZnB noch in het Hoofdrapport noch in de achtergrondrapporten kunnen vinden. Dit lijkt ons vooral een ernstige omissie als het gaat om geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

In het MER staat (op pagina 76), dat “dat bij alle varianten ruimschoots wordt voldaan aan de normen voor fijnstof (PM10)” en dat “op basis van de huidige inzichten (...) de verwachting (is) dat als wordt voldaan aan de grenswaarden voor PM10 dit ook het geval zal zijn voor PM2,5”. Deze verwachting lijkt ons onjuist, omdat uit onderzoek bekend is geworden dat roetfilters de uitstoot van juist PM<sub>2,5</sub> en ultrafijnstof niet tegenhouden. Anders dan het MER even verderop (op pagina 76) stelt, is het dus juist niet “aannemelijk dat varianten die positief scoren op de berekende criteria met NO<sub>2</sub> dat ook zouden doen voor ultrafijnstof als deze concentraties wel doorgerekend hadden kunnen worden” (zie hieronder ook de tekst onder het kopje “Gezondheid”).

### **Externe veiligheid**

Bij de aanname (op pagina 78) in het MER, “dat 90 % van het transport van gevaarlijke stoffen over de huidige Utrechtsebaan (A12, Den Haag) straks over de nieuwe verbindingsweg rijdt”, missen wij node een deugdelijke onderbouwing van deze aanname (met de veronderstelde herkomsten en bestemmingen van dit verkeer). Merkwaardig is, dat de N11-w-varianten en ZnB en ZnB F in tabel 5.4 (op pagina 79 van het MER) een positieve score krijgen voor de “Gevolgen Groepsrisico in het studiegebied (Utrechtsebaan, Den Haag)”, terwijl in die tabel de gevolgen van die varianten voor het groepsrisico in Voorschoten en bij de Stevenshof niet worden vermeld, terwijl “het verbeteren van de leefbaarheid in de regio Holland Rijnland (en aangrenzende gemeenten)” toch één van de hoofddoelen van de aanleg van de RijnlandRoute is. Zie in dit verband overigens ook de opmerking hierboven, dat we noch in het Hoofdrapport noch in de achtergrondrapporten de gevoelige bestemmingen in de Voorschotense wijken langs ZnB hebben kunnen vinden.

### **Gezondheid**

De in het MER (op pagina 79 e.v.) beschreven gezondheidseffecten geven geen beeld van de gezondheidseffecten langs verschillende wegvakken. De in het MER beschreven effecten zijn overigens ook onbeoordeelbaar, doordat daarin verschillende, nogal ongelijksoortige aspecten (geluidbelasting in dB, jaargemiddelde NO<sub>2</sub>-concentratie in mg/m<sup>3</sup> en PR-contour) zijn geïntegreerd, doordat de effecten niet per wegvak, maar voor de varianten als geheel zijn aangegeven en doordat de wijze waarop de verschillende scores tot stand gekomen zijn onvoldoende wordt verantwoord.

Wij wijzen u in dit verband ook op hierbij gevoegde brief d.d. 9 juli jl. van het Astmafonds aan GS, waarin het fonds GS erop wijst, dat “luchtvervuiling van verkeer, met name fijn stof en roet, (...) een gevaar (vormt) voor de gezondheid van mensen” en GS “met klem” oproept “om kennis te nemen van de gezondheidsrisico’s en de omwonenden hiervoor te beschermen door in het Inpassingsplan voor de Rijnlandroute effectieve beschermingsmaatregelen te nemen”.

### **Natuur**

Wat het aspect ‘Natuur’ betreft sluiten we ons aan bij de zienswijzen op het MER van de Vereniging tot behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten en de heer Von der Assen. Gelieve die zienswijzen tevens te



beschouwen als behorend tot deze zienswijze. Wij verwijzen in dit verband ook nadrukkelijk naar de zienswijze van Behoud Rijnland op het 1<sup>e</sup> fase MER RijnlandRoute.

## Landschap en Cultuurhistorie

De in het MER (op pagina 97 e.v.) beschreven landschapseffecten geven helaas vooral blijk van de ondeskundigheid van de MER-opstellers op dit gebied. In dit verband is de vraag gerechtvaardigd welke waarde aan hun beoordelingen zou moeten worden gehecht.

Enkele voorbeelden mogen dit illustreren:

- In het Hoofdrapport van het MER (en ook in de scores) ontbreekt elke notie, dat het strandwallenlandschap uniek is in West-Europa en dat het strandwallenlandschap tussen Den Haag en Leiden de laatste grote relatief intacte rest is van dit kustvormingslandschap in Nederland. De beoordeling, dat dit feit (op *“het bovenregionale schaalniveau”*) minder zwaar zou moeten dan *“het regionale schaalniveau”*, omdat dit *“een beschouwing betreft op een hoger abstractieniveau en dus minder zichtbaar is voor bewoners en passanten”*, komt op ons volstrekt willekeurig over. Het gaat hier om (door rijk, provincie en gemeenten en burgers alom erkende) waarden, die wel gemakkelijk vernietigd kunnen worden, maar waarvan de verliezen ‘niet gemakkelijk’ goedgeemaakt kunnen worden.
- In het MER wordt (op pagina 100) voor de *“Papenwegsepolder”* vermeld, dat door twee ZnB-varianten en door de N1-w-varianten *“verschillende karakteristieke landschapselementen (worden) doorsneden, zoals het bosje ten zuiden van de wijk Stevenshof”*, terwijl dit bosje betrekkelijk recent is aangelegd en juist niet karakteristiek is voor het van oudsher boomloze (en tot in de negentiende eeuw nog regelmatig overstromde) vloedbergingsgebied van de Oude Rijn, waarin het gelegen is.
- In het MER wordt (op pagina 101) voor de *“Oosvlietpolder”* vermeld, dat de zuidelijke doorsnijding daarvan *“haaks op de noord – zuid gerichte structuur van strandwallen en laagten ligt”*. Het strandwallenlandschap ligt echter ten westen van de Vliet, terwijl de Oostvlietpolder in het veenweidegebied ten oosten van de Vliet ligt.
- Onder het kopje *“Cultuurhistorie”* is (op pagina 105) in het MER sprake van de Stevnhofjesmolen, die volgens het MER *“de Papenwegsepolder tussen Wassenaar en Leiden (bemaalt)”*. Kennelijk is het de opstellers van het MER ontgaan, dat de Papenwegse polder door een gemaal aan de Dobbewatering bemalen wordt en dat de Stevnhofjesmolen, zoals de naam al doet vermoeden, (het restant van) de Stevnhofjespolder bemaalt.
- In het MER wordt (op pagina 127) vermeld, dat de N11-w- en twee ZnB *“het aardkundig waardevolle strandwallengebied (doorsnijden)”*. Geheel onvermeld blijft, dat deze varianten ook het (aardkundig en anderszins eveneens waardevolle) vloedbergingsgebied van de Oude Rijn doorsnijden.

## Recreatie

In het MER staat (op pagina 109) in een wat kreupele zin: *“In alle varianten wordt geen aantasting van de recreatiekwaliteit voorzien. Weliswaar neemt de geluidsbelasting toe, maar deze is in de huidige situatie al relatief hoog”*. Dit lijkt ons in ieder geval voor Vlietland een onjuiste beoordeling. Langs Vlietland en de Vogelplas Starrevaart zal met medewerking van de provincie een geluidwering langs de A4 worden aangelegd. De aanleg van de N11-w-varianten en verschillende ZnB-varianten (maar ook de aanleg van de niet in het MER onderzochte, maar wel door de provincie gekozen ‘voorkeursvariant’ Zoeken naar Balans Optimaal pal naast Vlietland) zou het verkeerslawaai in de Oostvlietpolder en in het noordelijk deel van Vlietland aanzienlijk doen toenemen, in het bijzonder voor de honderden (niet of nauwelijks te isoleren) volkstuinhuisjes in de Oostvlietpolder en voor de meer dan twee honderd recreatiewoningen die in het noordelijk deel van Vlietland zijn gepland. Zie ook onze beoordeling d.d. 19 april jl. van de ‘landschapskaarten’ die op 3 en 4 april jl. door Rudy Brons zijn gepresenteerd tijdens de ‘werksessies’ in het kader van de consultatieronden voor de inpassingsstudies van de RijnlandRoute.

De hierboven geciteerde zin in het MER doet ook geen recht aan de aantasting van de recreatiekwaliteit van het fiets-/voetpad langs de rand van de Stevnhof, waar ZnB vlak langs loopt en waar de gebruikers van het pad het zicht op de nu nog landelijke Papenwegse polder zullen verliezen. De zin doet ook geen recht aan de aantasting van de recreatiekwaliteit van de volkstuinten en sportvelden die zullen moeten verdwijnen voor ZnB en waarvoor in Voorschoten geen alternatieve plekken voorhanden zijn. Hierdoor worden duizenden mensen gedupeerd. Anders dan het MER veronderstelt, gaat het hierbij dus niet alleen om de toegenomen geluidsbelasting.

## Archeologie

Over de gekunstelde wijze waarop de archeologiescores (op pagina 111 e.v.) in het MER tot stand gekomen zijn hebben we het in onze zienswijze op het MER al gehad, in de ingesprongen tekst onder het kopje *“Het werken met plussen, nullen en minnen in het MER”*.

## Bodem en (grond)water

Wij vinden het betwistbaar, dat het aantreffen van bodemverontreinigingen in het MER (op pagina 114 e.v. en i.h.b. in de tabel op pagina 116) zonder meer leidt tot een positieve score, dit op basis van de gedachte dat *“het uitvoeren van een bodemsanering (...) een positieve ontwikkeling (is) doordat een vervuiling wordt weggenomen”*. Deze gedachte is immers alleen geldig indien en voor zover vooraf kan worden aangetoond, dat bodemsanering mogelijk is en dat deze per saldo ook tot een grotere bodemkwaliteit zal leiden dan wanneer er geen bodemverontreinigingen worden aangetroffen. Een adequate bewijsvoering hiervoor ontbreekt in het MER en wij vrezen, dat dit bewijs voor een aantal ernstige bodemverontreinigingen op de tracé's van N11-w4, ZnB en ZnB F ook niet geleverd kan worden.

Terecht wordt in de zienswijze van de Wijkraad Stevenshof opgemerkt, dat *“uit het achtergrondrapport Oppervlaktewater (Tabel 3.15) blijkt dat wel de gevolgen voor opstuwing zijn beoordeeld voor aanpassing van bruggen, maar niet de gevolgen van het doorsnijden van de hoofdboezemwateringen Veenwatering en Dobbewatering (door variant ZnB en ZnB-F)”*, dat *“te verwachten is dat het opstuwingseffect daarvan significant groter zal zijn dan het plaatsen van een extra brugpijler”* en dat dit effect ten onrechte niet is beoordeeld. Deze kritiek lijkt ons juist, eens te meer omdat beide wateringen zuidwest/noordoost georiënteerd liggen en in de huidige situatie bij krachtige zuidwestenwinden al een enorme opstuwing kennen, waarbij vooral het langgerekte lint van de Veenwatering aan de Haagse kant bij de landscheiding tussen Rijnland en Delfland bijna helemaal leegloopt.

## Kosten

Op pagina 127 van het MER worden de kosten van de verschillende alternatieven en varianten vermeld. In tabel 8.2. worden de *“investeringskosten”, “inclusief bouwkosten en vastgoedkosten”*) vermeld. Op de volgende pagina van het MER wordt in een kader vermeld, dat *“in de genoemde investeringskosten (...) voor alle varianten rekening (is) gehouden met kosten voor mitigerende en compenserende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen”*. Dit alles is onbeoordeelbaar, omdat GS de kostenramingen en de uitgangspunten daarvoor - anders dan bij de aprilversie van het 2<sup>e</sup> fase MER - bij de thans voorliggende versie van het 2<sup>e</sup> fase MER niet meer openbaar hebben gemaakt. Bij de aprilversie van het 2<sup>e</sup> fase MER was een Achtergrondrapport **Ontwerp en Kostenramingen** 2e fase MER RijnlandRoute (d.d. 31 maart 2011) gevoegd<sup>13</sup>; bij de thans voorliggende versie van het 2<sup>e</sup> fase MER is alleen een Achtergrondrapport **Ontwerp** 2e fase MER RijnlandRoute (versie 2.0 d.d. 2 april 2012) gevoegd. In dit laatste rapport wordt vermeld, dat de kostenraming daaruit op 5 maart jl. is verwijderd.

Overigens geeft het eerstgenoemde Achtergrondrapport Ontwerp en Kostenramingen zicht op een wonderlijke kostenopbouw, die het gevolg lijkt van een waar ‘toeslagenfestival’. Als we de begrote kosten vóór de toepassing van de toeslagen op 100 stellen, dan komen daar vervolgens namelijk cumulatief de volgende, deels ongedefinieerde toeslagen overheen: *“Nader te detailleren”* +10%, *“Eenmalige kosten, bouwplaatskosten en uitvoeringskosten”* +10%, *“Algemene kosten”* +8%, *“Winst & risico”* +5%, *“Object onvoorzien”* +10%, *“Projectmanagement”* +3%, *“Engineering en administratie”* +10%, *“Directievoering en toezicht”* +5%, *“Bijkomende kosten”* +10% en *“Project onvoorzien”* +10%. Stelden we de begrote kosten vóór de toepassing van de toeslagen op 100, door de cumulatieve toepassing van deze deels onbegrijpelijke toeslagen komt de totale begroting uit op 217. De toegepaste toeslagen maken het project dus meer dan 2x zo duur!

In het MER blijft onvermeld of de provincie de RijnlandRoute wel in de planperiode van het Provinciaal InpassingsPlan kan aanleggen. In dit verband is van belang, dat het eerste deel van de rijksbijdrage (volgens de Miljoenennota 2012) pas in 2015 beschikbaar komt en het grootste deel (volgens een brief van minister Schultz van april 2011) pas na 2020. De bijdragen van de gemeenten komen bij stukjes en beetjes in een periode van 15 jaar beschikbaar. Deels is zelfs nog niet bekend wanneer de bijdrage van de regio beschikbaar komt. Een nog steeds niet beoordeelbaar beantwoorde vraag is dus hoe de provincie de kosten in de planperiode denkt te kunnen dekken.

<sup>13</sup> In dit Achtergrondrapport Ontwerp en Kostenramingen stond overigens nog een flink aantal, deels ongedefinieerde PM-posten (zoals *“Planvorming- tijd / langdurig”, “Planschade en nadeelcompensatie”, “Archeologie”, “Ondergrond”, “Bodemgesteldheid / bodemverontreiniging”, “Mitigerende maatregelen”, “Inpassingsvoorzieningen”, “Bedieningsgebouw tunnels”, “Loon- en prijsstijgingen”, “economische omstandigheden / conjunctuur”, “marktomstandigheden”* en *“de financiering van uitgaven tijdens de voorbereiding en uitvoering van het project”*).

## Het meest milieuvriendelijke alternatief

In het MER wordt (op pagina ) de CA genoemd als het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA). Dit wordt echter niet gemotiveerd. In haar zienswijze d.d. 26 april 2010 over het 1<sup>e</sup> fase MER RijnlandRoute heeft Behoud Rijnland al beargumenteerd via welke procedure het MMA volgens deze stichting tot stand had moeten komen. Die argumentatie luidde: *“Van het cumulatieve effect van de sprongen (van Verdaas) 1 t.e.m. 5 had ook **het Meest Milieuvriendelijke Alternatief** (het MMA) kunnen - en ons inziens ook moeten - worden afgeleid. Zoals wij in onze zienswijze op de Startnotitie schreven, zou het meest milieuvriendelijke alternatief (“met gebruikmaking van de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu”) volgens ons namelijk moeten bestaan uit alle maatregelen die nodig en uitvoerbaar zijn om een zo groot mogelijke (!) reductie van het autoverkeer en een zo groot mogelijk aandeel van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer in alle verplaatsingen te bewerkstelligen, onder meer door een veel betere aansluiting van Nieuw Valkenburg op de RijnGouweLijn en een deugdelijk fietspadennet voor de dagelijkse verplaatsingen. Als randvoorwaarde voor Nieuw Valkenburg zou daarbij niet moeten gelden dat pas wordt gebouwd als de RijnGouweLijn “is geregeld”, zoals op p. 22 van de startnotitie staat, maar dat er pas wordt gebouwd als de RijnGouweLijn er ligt en functioneert”.*

- + **Bijlagen:** de brief d.d. 9 juli jl. van het Astmafonds aan GS *“Geef gezondheid voorrang in (voorontwerp) Inpassingsplan Rijnlandroute”*;  
onze beoordeling d.d. 19 april jl. van de ‘landschapskaarten’ die op 3 en 4 april jl. door Rudy Brons zijn gepresenteerd tijdens de ‘werksessies’ in het kader van de consultatieronden voor de inpassingsstudies van de RijnlandRoute;