



P.a. Witte Singel 54,
2311 BL Leiden

AANTEKENEN!

Leiden/Voorschoten/Wassenaar/Zoeterwoude, dinsdag 4 september 2012.

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

Onderwerp: inspraakreactie op het Voorontwerp Inpassingsplan RijnlandRoute (projectnr. 0245223.00, revisie 04 d.d. 5 juni jl.)

Geacht College!

De onderaan deze inspraakreactie genoemde organisaties, die samen het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute vormen, hebben kennisgenomen van het hierboven bedoelde Voorontwerp Inpassingsplan RijnlandRoute (VO PIP, hierna te noemen: ‘het Voorontwerp’) en daarop het volgende commentaar.

Ervan uitgaande dat het Voorontwerp de voorloper is van een plan dat zowel de burger als de overheid rechtstreeks bindt en dus de grootst mogelijke rechtszekerheid moet bieden, heeft het de deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute nogal verbaasd dat u dit Voorontwerp ter inzage heeft gelegd. Provinciale Staten (PS) hebben op 27 juni jl. immers een aantal moties aangenomen die Gedeputeerde Staten (GS) uitnodigen geheel andere alternatieven en varianten te onderzoeken¹. Hierbij gaat het om alternatieven en varianten die tot andere bestemmingen kunnen leiden dan waar het Voorontwerp nu in voorziet. Daarom staat op pagina 20 van de Toelichting dan ook, dat *“in de volgende fase van het project (...) wijzigingen doorgevoerd (zullen) worden”*, dit vooral ook ter uitvoering van de hierboven bedoelde moties. Dit maakt ofwel het ter visie leggen van het Voorontwerp of het onderzoek van de andere alternatieven en varianten of beide op voorhand ongelooftwaardig. Het rechtszekerheidsbeginsel staat hier ernstig op de tocht.

Ook het verloop van de besluitvorming is nogal verbazingwekkend (om het zacht uit te drukken!). In feite was (door de coalitiepartijen) in het Hoofdlijnenakkoord (van april vorig jaar) al voor Zoeken naar Balans gekozen, dus nog voor de latere onderbouwing van die keuze. Bij de uiteindelijke keuze van PS op 27 juni jl. voor Zoeken naar Balans Optimaal (ZnB O) ontbraken overigens nog steeds belangrijke elementen in de onderbouwing. Zo ontbrak toen bijvoorbeeld het rapport van TNO over de tunnelveiligheid. Hetzelfde gold voor de reactie van Rijkswaterstaat op het robuustheidsrapport van het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute. Ook waren de uitgangspunten voor de kostenramingen en de daarop gebaseerde kostenramingen toen niet openbaar, zodat burgers de opgegeven kosten van de verschillende alternatieven en varianten niet konden

¹ 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)”*.

beoordelen. Ten tijde van de besluitvorming van PS was de provincie bovendien nog steeds niet behoorlijk ingegaan op alle kritiek, dat ze met veel te hoge verkeersprognoses heeft gewerkt. Dit geldt overigens nu nog steeds. Het lijkt er kortom sterk op, dat de keuze voor ZnB al op voorhand vaststond, dat daar later argumenten bij gezocht zijn en dat er vooral niet (of met drogredeneringen²) moest worden ingegaan op tegenargumenten.

De feitelijke praktijk lijkt toch echt anders te zijn verlopen dan de fraaie, maar theoretische volgorde die ons op pagina 26 van de Toelichting wordt voorgespiegeld (een Inpassingsplan, opgesteld aan de hand van het Voorkeursalternatief en het 2e fase MER als input voor het Voorkeursalternatief).

De vooringenomenheid van de provincie in dit dossier is onmiskenbaar. Een onpartijdige opstelling is helaas ver te zoeken. Van een werkelijk serieuze discussie met burgers over dit onderwerp is geen sprake, op argumenten wordt consequent niet inhoudelijk of met nietszeggende doodoeners ingegaan en alternatieven worden vroeg of laat terzijde geschoven. Het zal volgens de provincie ZnB moeten worden en anders niet. Het fair-play-beginsel lijkt niet echt leidend voor de provincie. Zo wordt het doorlopen van procedures en de communicatie met burgers voor provinciale bestuurders een inhoudloos, ongeïnteresseerd ritueel zonder echte betrokkenheid, een 'going through the motions'. Dit ondermijnt het vertrouwen in de politiek, het isoleert het provinciebestuur nog verder van de inwoners van de provincie en zal ook nooit tot betere besluiten kunnen leiden. Deze wijze van opereren zal op een gegeven moment - bijvoorbeeld voor de bestuursrechter - blijken het karakter van een boemerang te hebben.

In de Toelichting op het Voorontwerp wordt niet gemotiveerd waarom de gekozen bestemming (ZnB O) nodig en "*van groot maatschappelijk belang*" is. Dat wordt (ten onrechte) kennelijk genoegzaam bekend verondersteld en niet ter discussie staand. In de Toelichting wordt ook niet gemotiveerd waarom er geen reële en betere alternatieven zijn, die de problemen wel oplossen, de doelen wel realiseren en geen of veel minder schade doen aan stad, natuur en landschap. Er wordt in Toelichting ook niet vermeld hoe de provincie de verschillende belangen die daarbij in het geding zijn heeft afgewogen.

Ook de Toelichting op het Voorontwerp gaat (op pagina 4) - zonder enige motivering en tegen alle landelijke en provinciale trends in - weer uit van "*autonome groei van het verkeer*" en van "*het groeiende autoverkeer in de toekomst*".

In de Toelichting wordt er - eveneens zonder deugdelijke motivering - van uitgegaan, dat allerlei ruimtelijke ontwikkelingen vooral "*afhankelijk*" zijn van de aanleg van nieuwe infrastructuur voor de auto. Zo staat op pagina 16 van de Toelichting bijvoorbeeld, dat "*duidelijkheid over de realisatie van de RijnlandRoute (...) de voorwaarde (is) voor het starten van de eerste woningbouw (eerst bewegen, dan bouwen)*". *Het besluit over de RijnlandRoute zal daarmee het startsein zijn voor de realisatie van Nieuw Valkenburg*" (vetgedrukte van ons).

Dat er zonder RijnlandRoute geen woningbouw op het voormalige vliegveld mogelijk zou zijn, wordt wel vaker gesuggereerd en soms zelfs toegeschreven aan de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS). Inderdaad heeft de ABRvS in 2008 twee Katwijkse bestemmingsplannen met woningbouw vernietigd, omdat daardoor verkeersproblemen zouden ontstaan. De ABRvS vond de stelling van Katwijk, dat de RijnlandRoute zou worden aangelegd, echter onvoldoende betrouwbaar. De Raad overwoog daarbij, dat de aanleg van de RijnlandRoute nog helemaal niet zeker was en dat men ook de bestaande N206-route zou kunnen verdubbelen (van 2x1 naar 2x2)³.

Uit het 2^e fase MER blijkt, dat ZnB met de gekozen uitgangspunten het verkeer op de bestaande N206-route niet vermindert, de veiligheid en de leefbaarheid langs die route niet verbetert, maar verslechtert en dat ZnB bovendien grote schade doet aan het dorp Voorschoten en de Leidse wijk de Stevenshof en ook grote schade doet aan natuur en landschap ten zuiden van Leiden (zie onze zienswijze op het 2^e fase MER RijnlandRoute, behorend tot deze inspraakreactie).

² Zie bijvoorbeeld de discussie met de provincie over het openen van de Lammebrug in de spits op www.behoudrijnland.nl (onder het kopje "[Waarom blijft de provincie de Lammebrug opendoen in de spits?](#)") en de drogredenen die de provincie hanteert tegen het nemen van de no-regretmaatregelen op de bestaande N206-route en de weerlegging daarvan in de brieven van Behoud Rijnland aan gedeputeerde De Bondt d.d. 5 september 2011 en 6 maart jl. over de no-regretmaatregelen.

³ zie http://www.raadvanstate.nl/uitspraken/zoeken_in_uitspraken/default.asp voor de uitspraken van de Raad van State over de Katwijkse bestemmingsplannen "De Horn" en "De Kleipetten Zuid" (zaaknummers 200706142/1 en 200706085/1)

Daarom is er ook nauwelijks draagvlak voor de aanleg van de RijnlandRoute en al helemaal niet voor de aanleg van ZnB O. Tientallen organisaties verzetten zich immers al jaren tegen de aanleg van deze weg⁴. Een substantieel deel van het bedrijfsleven neemt ook welbewust niet deel aan de lobby voor de RijnlandRoute en vier van de zeven gemeenten, over wier grondgebied de weg loopt (Wassenaar, Voorschoten, Zoeterwoude en Leidschendam-Voorburg), willen de weg per se niet. Daarom hebben we ons zowel verbaasd als geërgerd over de conclusie op pagina 18 van de Toelichting, dat *“de gemeenten (...) positief (staan) tegenover een oost - west verbinding tussen Katwijk, de A4 en de A44”*, maar dat er *“kanttekeningen (worden) geplaatst bij de tracékeuze van onderhavig inpassingsplan”* (vetgedrukte van ons).

In onze zienswijze op het 2^e fase MER RijnlandRoute hebben we al aangegeven, dat het 1^e fase MER nauwelijks aandacht besteedde aan de Zevensprong van Verdaas en dat het 2^e fase MER helemaal geen aandacht meer besteedt aan deze procedure. Dit is een zeer ernstige omissie. Onbeoordeelbaar blijft nu immers of en hoe de provincie achtereenvolgens (en door stapeling) oplossingen via 1. ruimtelijke ordeningsmaatregelen, 2. prijsbeleid, 3. mobiliteitsmanagement en fietsbeleid, 4. optimalisatie van het (bestaande) openbaar vervoer, 5. benutting van de bestaande infrastructuur en oplossingen via 6. verbreding van de bestaande infrastructuur (de eerste zes sprongen van Verdaas) heeft onderzocht.

Hiermee is niet alleen het zorgvuldigheidsbeginsel, maar ook het motiveringsbeginsel ernstig in het geding. De overheid moet een besluit immers niet alleen zorgvuldig voorbereiden en nemen, de burger correct behandelen, zorgvuldig onderzoek doen naar de feiten en belangen, de procedure goed volgen en voor deugdelijke besluitvorming zorgen, maar ze moet haar besluiten ook goed motiveren, ervoor zorgen dat de feiten kloppen en dat de motivering logisch en begrijpelijk is en ze moet ook ingaan op tegenargumenten.

Ook in de Toelichting op het Voorontwerp staan zoveel onzekerheden en volgens de Toelichting moet er ook nog zoveel onderzocht worden (op het gebied van geluid, luchtkwaliteit, bodemkwaliteit, cultuurhistorie en landschap, archeologie, externe veiligheid, natuur en waterhuishouding), dat het nog maar de vraag is of de bestemmingen in het Inpassingsplan wel binnen de planperiode gerealiseerd kunnen worden. Ook daarmee is de rechtszekerheid bepaald niet gediend.

Wat geluid betreft wordt ook in de Toelichting (op pagina 28) ten onrechte weer een onjuist rooskleurig beeld geschetst van de gevolgen van de aanleg van ZnB voor de bestaande N206-route door Leiden. Op die pagina staat namelijk, dat *“de verkeersstroom door Leiden (Churchillaan en Doctor Lelylaan) zal afnemen, omdat een gedeelte van de verkeersstroom buiten Leiden om wordt geleid”* (vetgedrukte van ons). In onze zienswijze op het 2^e fase MER hebben we laten zien, dat het verkeer op de bestaande N206-route met de ZnB (als gevolg van de gekozen uitgangspunten) tussen 2008 en 2020 juist toeneemt.

In het Voorontwerp wordt (op pagina 28 e.v.) wel ingegaan op fijn stof PM₁₀, maar ten onrechte niet op fijn stof PM_{2,5} en PM_{0,1}, terwijl die kleinste deeltjes (roet, sulfaat en zware metalen) juist het schadelijkst zijn, omdat ze diep in de longen doordringen en in kleine hoeveelheden al gevaarlijk zijn. De recente brief van het Astmafonds (die ook gevoegd was bij onze zienswijze op het 2^e fase MER en die dus ook hoort bij deze inspraakreactie) en het klemmende verzoek van het fonds op GS in die brief om *“in het Inpassingsplan voor de Rijnlandroute effectieve beschermingsmaatregelen te nemen”* zijn kennelijk nog niet tot de provincie doorgedrongen.

Aantastingen van cultuurhistorische en landschappelijke waarden worden in de Toelichting - zonder verdere bewijsvoering - gelegitimeerd door het herhalen van de mantra *“De RijnlandRoute is aan te merken als een ruimtelijke ontwikkeling van groot openbaar belang. In het kader van de MER RijnlandRoute zijn alternatieven en varianten onderzocht. Het bevoegd gezag heeft op basis van een integrale afweging gekozen voor het tracé dat in onderhavig inpassingsplan mogelijk wordt gemaakt”*. Ook hierbij wordt er weer niet op ingegaan dat wij meermalen naar voren hebben gebracht, dat een deugdelijke probleemanalyse voor de RijnlandRoute nog steeds ontbreekt, dat de weg niet nodig is, dat de weg de problemen niet oplost, dat de weg de van meet af aan voor de aanleg gehanteerde doelen niet realiseert, maar wel grote schade doet en dat er veel goedkopere en effectievere alternatieven zijn, die vrijwel meteen zonder lange procedures kunnen worden uitgevoerd. Daar zal de provincie een deugdelijk weerwoord op moeten hebben en dat kan niet worden gepareerd met de opmerking, dat *“de RijnlandRoute is aan te merken als een ruimtelijke ontwikkeling van groot openbaar belang en prevaleert boven de cultuurhistorische belangen”*, zoals op pagina 40 van de Toelichting wordt beweerd.

Ook in de Toelichting op het Voorontwerp wordt (op pagina 46) - evenals in het 2^e fase MER - weer zonder een spoor van bewijs beweerd, dat de RijnlandRoute *“buiten het plangebied (...) een positief effect (heeft) op het transport over de Utrechtsebaan in Den Haag en het zuidelijke deel van de A44”* als *“gevolg van het overnemen*

⁴ Begin juni was er een grote manifestatie tegen de weg waaraan 2.000 mensen deelnamen en eind juni boden we PS 7.000 handtekeningen aan onder een petitie tegen Zoeken naar Balans.

van transport over de Utrechtsebaan door de nieuwe verbinding tussen de A4 en A44". Ook hier missen wij weer node een deugdelijke onderbouwing van deze aanneme (met de veronderstelde herkomsten en bestemmingen van dit verkeer). In verband met de vereiste "verantwoording van het groepsrisico" is een klemmende, maar nog steeds onbeantwoorde vraag overigens ook hoe de provincie denkt met hulpdiensten snel genoeg bij een eventueel ongeval op ZnB O te kunnen komen.

In de Toelichting wordt (op pagina 54) de verwachting uitgesproken, "dat het aspect ecologie de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan niet in de weg staat". Kennelijk wordt op voorhand al voetstoots aangenomen, dat het rijk de provincie bijvoorbeeld wel een ontheffing zal verlenen van de verbodsbepalingen in de Flora- en faunawet als soorten van tabel 2 en 3 bij de aanleg van de weg toch niet zouden kunnen worden ontzien. Zo'n ontheffing kan echter alleen worden verleend als er "geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort", als "er sprake is van een wettelijk geregeld belang" en als "er geen alternatief is". Als we ons hier even tot de laatste voorwaarde beperken, dan staat ons inziens - bij een werkelijk serieuze behandeling daarvan - nog helemaal niet vast dat de provincie in een ontheffingsaanvraag aannemelijk zal kunnen maken dat er geen alternatief is.

Ook voor de aantasting van de weidevogelgebieden in de Groote Westeindsche polder, de Oostvlietpolder en de Papenwegse en de Zuidwijkse polder geldt een "nee, tenzij"-regime (nee, "tenzij daar een groot maatschappelijk belang mee gediend is en er geen reële alternatieven voorhanden zijn"). Overigens zal compensatie voor het verlies aan weidevogelgebieden (zoals geopperd op pagina 48 van de Toelichting) nauwelijks mogelijk zijn. De vier agrarische natuurverenigingen rond Leiden doen in hun werkgebieden immers al jaren aan weidevogelbeheer, deels zelfs in samenwerking met de provincie. De weidevogeldichtheden kunnen daar intussen nauwelijks meer verhoogd worden. Om de weidevogelverliezen als gevolg van de aanleg van de RijnlandRoute toch te kunnen compenseren, zal de provincie dus boerengrasland moeten verwerven om het als weidevogelreservaat te kunnen laten beheren. Bij de leden van de betreffende agrarische natuurverenigingen zal echter weinig animo zijn om grond, waar zij al jaren aan weidevogelbeheer doen, af te staan voor de compensatie van weidevogelverliezen die de provincie zelf veroorzaakt.

Voor de overige natuuraspecten verwijzen wij naar de inspraakreactie van de heer Von der Assen uit Voorschoten. Wij verzoeken u zijn reactie te beschouwen als deel uitmakend van onze inspraakreactie.

Het is niet alleen onzeker of de provincie de benodigde vergunningen en ontheffingen wel zal verkrijgen, het is ook onzeker of de provincie in de planperiode wel over voldoende financiën kan beschikken om de bestemmingen c.q. ZnB O te realiseren. In dit verband is van belang, dat het eerste deel van de rijksbijdrage voor de aanleg van de RijnlandRoute (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.

Het Voorontwerp is ondeugdelijk in die zin, dat het geen zicht geeft op het Inpassingsplan dat uiteindelijk zal worden vastgesteld. Zo mag de burger er nu kennelijk nog niet over kunnen oordelen of het plan financieel-economisch wel uitvoerbaar is. Dat zal volgens pagina 62 van de Toelichting pas "bij de vaststelling van het inpassingsplan" worden "aangetoond". In de Toelichting wordt alleen vermeld, dat "in overleg met het Rijk en de regio is gekomen tot **principeafspraken** over de bijdragen van de betrokken partijen aan de realisatie van de RijnlandRoute" (vetgedrukte van ons). Zoiets maakt de zin van het ter visie leggen van een Voorontwerp twijfelachtig.

Alle onzekerheden in het Voorontwerp maken het weinig zinvol om in dit stadium uitgebreid op de plankaart en de regels in te gaan. Dat zullen we dan ook niet doen.

U verzoekend de hierboven genoemde bijlagen te beschouwen als onderdeel van deze inspraakreactie, graag bereid tot nadere toelichting op deze inspraakreactie, 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^e 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 brief d.d. 9 juli jl. van het Astmafonds aan GS *“Geef gezondheid voorrang in (voorontwerp) Inpassingsplan Rijnlandroute”* (+ factsheet *“Luchtvervuiling en gezondheid”* van februari 2011);