



Correspondentie-adres  
Graaf van Bloisstraat 23  
2731AC Benthuizen

Benthuizen, 29 december 2015

Aan de colleges van:

- Gemeente Alphen aan den Rijn (via [mern207zuid@alphenaanrijn.nl](mailto:mern207zuid@alphenaanrijn.nl))
- Gemeente Waddinxveen
- Gemeente Zoetermeer
- Provincie Zuid-Holland

### **Zienswijze Vrienden van het Bentwoud ten aanzien van MER en besluit N207 Zuid**

Voor de planstudie N207 Zuid is een milieueffectrapportage (MER) opgesteld en een Verkenning Maatschappelijke Effecten (maatschappelijke kosten en baten analyse). Via deze onderzoeken zijn diverse trajecten en combinaties van trajecten onderzocht op aspecten zoals milieu, natuur, verkeer, nut en noodzaak, ruimtelijke inpassing en kosten. Van 19 november tot en met 30 december 2015 worden de milieueffectrapportage en het besluit ter inzage gelegd. In deze periode kunnen bewoners, bedrijven en belanghebbenden hun zienswijze geven over het concept-voorkeursalternatief en de milieueffectrapportage. De Vereniging Vrienden van het Bentwoud maakt met deze brief gebruik van de mogelijkheid om haar zienswijze bij u in te dienen.

Daarbij gaat het ons, gelet op de doelstellingen van onze vereniging, vooral over de voorgestelde 'autoweg' - dit is de definiëring die de MER er aan geeft – die het Bentwoud doorkruist en die als 'Verlengde Bentwoudlaan' wordt aangeduid. Maar omdat in de complexiteit van de verkeersvoorzieningen in de regio een grote samenhang bestaat, ontkomen we er niet aan hier en daar een bredere beschouwing te nemen.

In het vervolg van deze zienswijze gaan we nader in op het gebrek aan bestuurlijke zorgvuldigheid en behoorlijkheid bij het voorkeursalternatief van Provincie en de gemeenten Alphen aan den Rijn en Waddinxveen. Het voorstel behelst immers nu alvast een deel besluit te nemen – dat zoals op grond van de MER zelf direct is aan te tonen, geen probleem oplost, maar nieuwe creëert – en daarna gaan nadenken over een 'robuuste infrastructuur'. Dat is toch wel de omgekeerde wereld! Overigens spreekt de gedachte van een 'robuuste infrastructuur' ons wel heel erg aan. Want dat zou betekenen dat er een goed beredeneerd en standvastig volgehouden plan ligt dat voor de komende reeks van jaren duidelijkheid en zekerheid biedt. Wij gingen er in onze verwachtingen van behoorlijk bestuur vanuit dat de oorspronkelijke plannen voor het Bentwoud een dergelijke bestuurlijke robuustheid hadden. Inmiddels moeten we vaststellen dat de omvang van het Bentwoud is afgekald tot ongeveer de helft van de oorspronkelijk gedachte grootte. Robuustheid en regie zijn voor wat betreft de plannen voor het Bentwoud ver te zoeken geweest.

Verstandig bestuur vraagt vooraf na te denken over een robuuste infrastructuur, en niet – zoals nu in de voorkeur van Provincie en de beide gemeenten het geval is – voort te gaan op de weg van steeds wisselende en onvoorspelbare uitgangspunten en besluiten die voor het Bentwoud fnuikend zijn geweest. En als er dan nagedacht mag worden over een robuuste infrastructuur, beperk dat dan niet tot verkeersinfrastructuur, maar neem daarin ook de infrastructuur van natuur en recreatie mee. In het navolgende zetten wij onze zienswijze in een aantal punten verder uiteen.

### **1 Het besluit is bestuurlijk onzorgvuldig**

Het dagelijks bestuur van de provincie Zuid-Holland en de colleges van Alphen aan de Rijn en Waddinxveen kiezen er blijkens hun publicaties voor om de Verlengde Bentwoudlaan als een eerste maatregel te nemen voor een wat zij noemen “meer robuuste infrastructuur in de regio”. Daarnaast is afgesproken onderzoek te doen naar regiobrede maatregelen voor de langere termijn. Het komt ons voor dat dit geen zorgvuldige bestuurlijke handelwijze is. De MER stelt dat geen van de onderzochte alternatieven op zichzelf een adequaat antwoord is op de gesignaleerde verkeersproblemen. Sterker nog: geïsoleerd uitgevoerd verergeren de alternatieven de verkeersproblemen. De MER toont aan hoe dit het geval is bij uitvoering van alternatief 1a, de verlengde Bentwoudlaan. Het kruispunt Dorpsstraat-N209 in Hazerswoude zit op dit moment aan het maximum van de hoeveelheid verkeer die er overheen kan, stelt de MER, en vervolgens geeft de MER aan dat, zonder maatregelen, het verkeer er dagelijks zal gaan vastlopen als gevolg van de autonome toename van het verkeersaanbod tot 2025. De MER laat vervolgens zien dat geïsoleerde uitvoering van alternatief 1a boven deze autonome groei een extra toename geeft van het verkeer op de Hooogeveenseweg van 40% en door Hazerswoude-Dorp van 15%. Conclusie moet zijn dat de MER aangeeft dat een zelfstandige uitvoering van alternatief 1a tot onoverkomelijke problemen zal leiden en zal nopen tot nieuwe besluitvorming om de gecreëerde problemen te ondervangen. Een besluit om nu de autoweg Verlengde Bentwoudlaan aan te leggen is te zien als de eerste dominosteen die valt en die een reeks van nieuwe maatregelen in gang zet, zonder dat er nu zicht op dat geheel wordt geboden. Een bestuurlijk juiste gang van zaken zou zijn om de regionale verkeersproblematiek in zijn geheel te bezien en de oplossingen ervoor afgewogen te presenteren met de totale maatschappelijke kosten daarbij.

Dit klemt temeer waar de gedachte Verlengde Bentwoudlaan zonder twijfel een nieuwe (sluip)route voor het Zuid-Noord verkeer v.v. opent en daarmee een alternatief wordt voor het verkeer tussen de agglomeraties Gouda/Rotterdam en Alphen/Leiden/Amsterdam. Ook dat geeft een aanzienlijk extra verkeersaanbod. In de MER is hiermee geen rekening gehouden. Ook de hiermee gecreëerde problemen zullen op termijn om nieuwe en steeds grotere en kostbaarder verkeersvoorzieningen vragen.

In het voorgaande hebben wij met informatie uit de MER als voorbeeld de gevolgen van alternatief 1a uitgewerkt, omdat dit vanuit de optiek van onze vereniging een zeer aangelegen punt is. Het is niet moeilijk om in te zien dat een vergelijkbare conclusie eveneens voor andere onderwerpen uit de MER kan worden getrokken als die op eenzelfde geïsoleerde wijze worden gepresenteerd.

Omdat de verkeerscongestie bij Hazerswoude Dorp van belang is voor de Noord-Oostelijke ontsluiting van Zoetermeer, richten we onze zienswijze ook aan het college van die gemeente. Indien u serieus wilt nadenken over een regiobrede infrastructuur, dan is inbreng van die gemeente onontbeerlijk. Haar inwoners lopen als gevolg van uw voorkeursalternatief vast in Hazerswoude Dorp. Om welke reden is Zoetermeer tot nog toe niet bij uw beraadslagingen betrokken?

Nadenkend over de ontsluiting van Zoetermeer wijzen we u op een omissie in de MER. Als het gaat om regiobrede knelpunten, dan mag daarin de Omleidingsweg van Benthuizen niet ontbreken, een weg die direct gelegen is aan het Bentwoud en daarom onze belangstelling heeft. Naar onze ervaringsinchatting is de verkeersintensiteit op die weg groter dan op het Noordeinde Boskoop-Waddinxveen. Zijn daarvan bij u gegevens bekend? Het valt niet goed te begrijpen dat de ontsluiting naar het Noord-Oosten vanuit Zoetermeer, en de problemen die dit nu al geeft in de MER geheel buiten beschouwing zijn gebleven. Ook hier wreekt zich weer de geïsoleerde benadering van het voorkeursalternatief. De MER zou hierop moeten worden aangepast.

Vragen hebben we bij het onderliggende cijfermateriaal. In de presentaties worden knelpunten genoemd die leden van onze vereniging die daar dagelijks langs komen in de werkelijkheid niet herkennen. Een voorbeeld is de rotonde Boskoop nabij de watertoren. Hier was sprake van een knelpunt voordat de rotonde aangelegd werd, nu is dat niet meer zo, maar hij wordt in de presentaties/kaarten nog wel als knelpunt aangemerkt. Het Noordeinde (tussen Boskoop-Waddinxveen) wordt op basis van verondersteld toegenomen verkeer betiteld als knelpunt. Niemand die deze weg dagelijks ziet, kan hem in redelijkheid als een te drukke weg betitelen, zeker niet in vergelijking met andere echte knelpunten, zoals de doorgang van N209 in Hazerswoude-Dorp. Files worden op Het Noordeinde nimmer gesignaleerd. Waar de werkelijke ervaring zozeer afwijkt van het gepresenteerde, is de vraag gewettigd naar de deugdelijkheid van het onderliggende cijfermateriaal. Kan hier een contra-expertise op plaats vinden?

Kort samenvattend kan ten aanzien van dit punt gesteld worden:

- Het voorgestelde geïsoleerde traject overeenkomstig alternatief 1a verergert verkeersproblematiek.
- Die aldus gecreëerde verkeersproblematiek leidt ongetwijfeld tot nieuwe besluitvorming met maatschappelijke kosten
- Die onvermijdelijke maatschappelijke kosten worden nu niet in beeld gebracht.
- Daarmee is een geïsoleerd besluit over alternatief 1a bestuurlijk onzorgvuldig.
- Voorts blijft de ontsluiting naar het Noord Oosten vanuit Zoetermeer ten onrechte geheel buiten beschouwing
- En er zijn vragen te stellen bij het onderliggende cijfermateriaal.

## **2 Schade aan het Bentwoud en zijn gebruikers wordt onvoldoende meegewogen; de MER is daarom onvolkomen**

In de MER wordt een aantal alternatieven gewogen naar een aantal aspecten. Wij kunnen dit begrijpen en denken ook dat het zinvolle thema's zijn, maar zijn wel verrast door de wijze van beoordeling. We geven een voorbeeld. Ten aanzien van het thema geluidsoverlast bij alternatief 1a wordt gesteld *“Omdat de weg ervoor zorgt dat er ongeveer 40% minder verkeer rijdt over het Noordeinde in Boskoop en Waddinxveen (N455), neemt de geluidsoverlast hoorbaar af. Dit geldt voor het geluid van beide wegen samen: de N455 én de Verlengde Bentwoudlaan. Er zijn ongeveer 235 woningen waar het wegverkeerslawaai hoorbaar vermindert. Voor 5 woningen langs de Hoogeveenseweg (N455) en de nieuwe rondweg ten westen van Waddinxveen is er sprake van een waarneembare geluidstoename.”* Wat hierin opvalt, is dat er helemaal geen rekening wordt gehouden met (de gebruikers van) het Bentwoud, waaronder ook de gebruikers van de atletiekbaan. Dit is een ernstige omissie die niet alleen op het onderwerp geluidsoverlast van toepassing is, maar die doorheen de gehele MER speelt op alle relevante onderwerpen.

Wij kunnen slechts bevroeden wat de achterliggende gedachte kan zijn. Is die dat het Bentwoud nog in ontwikkeling is en dat er daarom nog geen rekening mee hoeft te worden gehouden? Dat zou toch wel van kortzichtigheid getuigen.

Een nieuwe autoweg zal leiden tot extra geluidsoverlast, toename van fijnstof, lichtoverlast in de avond- en nachturen, ecologische schade aan flora en fauna en zal ernstig afbreuk doen aan de rust in het Bentwoud.

Kort samenvattend kan ten aanzien van dit punt worden gesteld:

- De MER houdt volstrekt onvoldoende rekening met het Bentwoud en zijn gebruikers.
- De MER is daarom als onderliggend document voor besluitvorming onvolkomen en moet op deze punten worden aangepast.

### **3 Behoorlijk bestuur vergt directe compensatie in natuur- en recreatieareaal**

Nog niet zo lang geleden was het geplande Bentwoud 1400 hectare groot. Daarvan is nog ongeveer de helft over. Opeenvolgende bestuurlijke maatregelen hebben hun sporen achtergelaten.

Wij gaan ervan uit dat de plannen voor het Bentwoud in zijn oorspronkelijke omvang een weldoordachte bestuurlijke belofte inhielden. Indien die belofte keer op keer zonder meer gebroken wordt, strijdt dit met de beginselen van behoorlijk bestuur.

Wij trekken de volgende vergelijking. Als een particuliere burger een stuk natuur voor andere doeleinden wil gaan omzetten, dan legt de overheid hem als eis op dat dit elders in dezelfde omvang wordt gecompenseerd. Diezelfde maatstaf hoort de overheid ook aan zichzelf aan te leggen. Indien de overheid besluit om opnieuw een deel van het Bentwoud voor andere doelen op te offeren – in casu het aanleggen van de Verlengde Bentwoudlaan – dan is is het vanuit bestuurlijke behoorlijkheid noodzakelijk om hiervoor directe compensatie te bieden. Dat kan op zichzelf eenvoudig door aan het plan voor het Bentwoud weer delen toe te voegen die zijn vervallen. Wij doelen hierbij op het gebied tussen het Noordeinde, de Onderweg en het Schravenwildertpad ten Zuiden van de watergang die de huidige grens van het Bentwoud is. Dit heeft meerdere positieve effecten: de barrière tussen Waddinxveen en het Bentwoud wordt voorkomen, en ook de ingewikkelde bereikbaarheidsmaatregelen die voor agrarische bedrijven nodig zijn bij aanleg van de autoweg (met wellicht nog een ventweg erlangs) zijn dan niet nodig.

Hierbij wijzen we u nog op het volgende. De eerder genomen besluiten die hebben geleid tot de inkrimping van het Bentwoud zijn op een juridisch juiste grondslag gebaseerd; daar twijfelen we niet aan. Maar er wordt in het openbaar bestuur meer gevraagd dan alleen een juridische rechtvaardiging. Bestuurlijke besluiten dienen ook aan eisen van behoorlijkheid te voldoen. De Nationale Ombudsman heeft daarvoor een kader ontworpen. Uitgaande van dat kader menen wij dat, gelet op de door de overheid gewekte verwachtingen, een nieuwe aanslag op het Bentwoud zonder directe compensatie in natuur- en recreatie-areaal de grenzen van behoorlijk bestuur te buiten gaat.

Kort samenvattend kan ten aanzien van dit punt gesteld worden:

- De eisen van behoorlijk bestuur vergen dat de overheid bij een keuze voor alternatief 1a directe compensatie biedt in de vorm van natuur- en recreatie-areaal.
- Dat kan door aan het Bentwoud-plan delen toe te voegen die eerder zijn vervallen.

#### **4 Ook andere aanvullende maatregelen zijn noodzakelijk.**

De gepubliceerde stukken zijn vaag als het gaat om compenserende maatregelen en de daarvoor beschikbare financiën. Gesteld wordt dat de Verlengde Bentwoudlaan een meter boven het maaiveld uit moet komen in verband met afwatering. Dit betekent wel visueel en in het opzicht van geluidsoverlast een extra verslechtering. Welke compenserende maatregelen zijn er en welk bedrag is daarvoor beschikbaar? Hetzelfde geldt voor zaken als de toegang van wandelaars, fietsers en paardrijders. In algemene zin is de nieuwe autoweg een barrière voor gebruikers die vanuit Boskoop en Waddinxveen komen.

In het bijzonder vragen wij aandacht voor de verbinding tussen atletiekbaan en het hardloop- en wandelpad waarmee onlangs een aanvang is gemaakt. Welke maatregelen worden er genomen om de atletiekjeugd en -ouderen te beschermen tegen fijnstof? Worden er doeltreffende maatregelen genomen tegen de geluidsoverlast? Hoe wordt een veilige doorgang gecreëerd naar het Bentwoud? Ook de verbinding van het Bentwoud met het Gouwebos waar nu nog mooie kansen voor openstaan, wordt een punt van zorg.

Het lijkt ons niet juist om een besluit te nemen zolang dit alles in het vage blijft. Wij roepen u daarom op om op deze punten helderheid te geven.

Kort samengevat kan ten aanzien van dit punt worden gesteld:

- Bij een keuze voor alternatief 1a zijn veel aanvullende maatregelen noodzakelijk
- De stukken zijn op dit punt uitermate vaag
- Voor besluitvorming is meer helderheid nodig ten aanzien van mogelijkheden, waaronder de financiële.

Namens de Vereniging Vrienden van het Bentwoud

Siep Eilander, voorzitter

Rob van Daalhoff, secretaris

[www.bentwoud.info](http://www.bentwoud.info)