



©2007 Marion Vonck

Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland
www.behoudrijnland.nl

Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland

Witte Singel 54, 2311 BL Leiden. E: info@behoudrijnland.nl; I: <http://www.behoudrijnland.nl/> giro 3057721 t.n.v. Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland. KvK Rijnland nr 28 11 42 54

Leiden/Voorschoten, maandag 5 mei 2008.

KABINET!

Aan de Minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
dr. J.M. Cramer,
Postbus 20951, 2500 EZ DEN HAAG.

betreft: uw brief van 23 april jl. over ons “commentaar op documenten Rijnlandroute van de provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland”

Excellentie!

Dank voor uw hierboven bedoelde reactie op onze brieven.

Wij zijn het met u eens, dat in deze regio een “aanpassing van de verkeerssituatie” nodig is. De vraag is echter of de RijnlandRoute daarvoor nodig is.

Onze - telkens weer met argumenten onderbouwde - opvatting is, dat **nog steeds geenszins aangetoond** is dat de RijnlandRoute moet worden aangelegd. Procedures die de noodzaak zouden kunnen aantonen zijn nog steeds niet of op een ondeugdelijke manier doorlopen:

- Zo is de zogeheten “zevensprong van Verdaas” nog steeds niet of nauwelijks behoorlijk uitgevoerd (zie bijlage).
- De recent verschenen nut-en-noodzaaknotitie voor de RijnlandRoute voldoet niet aan de meest elementaire eisen die daaraan gesteld mochten worden (zie onze brief daarover d.d. 16 januari jl.).
- Ook de recent verschenen maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) voor de RijnlandRoute voldoet - met name ook door het ontbreken van een uitgewerkt ‘nulalternatief’ - niet aan de eisen die het rijk daaraan stelt (zie onze brief daarover d.d. 28 januari jl.).

De Randstedelijke Rekenkamer heeft de nut-en-noodzaaknotitie en de maatschappelijke kosten-batenanalyse in de afgelopen weken aan een quick scan onderworpen. Ook de Rekenkamer vindt “nog niet voldoende overtuigend aangetoond”, dat een nieuwe wegverbinding zoals de RijnlandRoute nodig is. Ook de Rekenkamer vindt, dat de maatschappelijke kosten-batenanalyse voor de RijnlandRoute “niet volledig voldoet” aan de richtlijnen die het rijk daarvoor heeft opgesteld. Ook de Rekenkamer beschouwt “met name het ontbreken van een expliciet uitgewerkt nulalternatief” als “een tekortkoming”. De Rekenkamer begrijpt ook niet waarom het ‘nulplusalternatief’ (een “ingrijpende verbetering van het bestaande tracé”, zoals voorgesteld door de gemeente Voorschoten) niet in de afweging is betrokken. Op basis van de kosten-batenanalyse was het volgens de Rekenkamer eigenlijk niet mogelijk een voorkeurstracé voor de RijnlandRoute te bepalen. De Rekenkamer vindt een herziening van de MKBA voor de hand liggen. Inmiddels hebben GS de Rekenkamer ook al laten weten, dat zij van plan zijn “een herziene, complete versie van de MKBA” te laten maken (zie ons hierbij gevoegde persbericht¹).

In uw brief stelt u dat “in de regio Holland Rijnland (...) verschillende ruimtelijke ontwikkelingen aan de orde (zijn) die bijdragen aan de internationale concurrentiepositie van de Randstad en daarmee van nationaal belang zijn”, maar dat “de verkeerssituatie in deze regio (...) momenteel (...) tegen de grenzen van het acceptabele aan(loopt)”.

De vraag is echter of de aanleg van de RijnlandRoute deze situatie zal verbeteren. Het gaat immers om een weg van een half miljard à een miljard euro,

- waarvan de netto contante waarde van alle varianten volgens de MKBA negatief is, wat per definitie inhoudt dat het project op economische grond niet voor uitvoering in aanmerking komt,
- die volgens de MKBA zorgt voor een minieme “winst” in reistijd “van 0,5-1,0 minuten per gemiddelde verplaatsing”,
- waarvan alle alternatieven ervoor zorgen, dat de (verbrede) A4 overbelast zal zijn² wat de nodige vraagtekens plaatst bij de betrouwbaarheid van de hierboven genoemde reistijdwinst,
- die de problemen op de bestaande route (m.n. die bij de Lammenschansweg, de Lammebrug en de Europaweg) niet oplost,
- waarvan de “indirecte effecten” (de “additionele effecten (...) indirect optredend zoals de werkgelegenheid of het aantrekken van additionele vestigingsplaatsen voor bedrijven”) helemaal niet konden worden bepaald.

Omdat de verschillende alternatieven van de RijnlandRoute elkaar wat de directe effecten betreft nauwelijks ontliepen en de indirecte (economische) effecten niet konden worden bepaald, heeft de stuurgroep RijnlandRoute met **het voorkeurstracé** in feite dus gekozen voor **het minst dure alternatief met de grootste omgevingschade**. Als de wensen van Katwijk en Leiden voor een verdiepte ligging van delen van de RijnlandRoute gehonoreerd worden, zullen de kosten van de N11-tracé's en de Korte-Vliettracé's elkaar echter veel minder gaan ontlopen en zal de grote omgevingschade het belangrijkste kenmerk van het voorkeurstracé blijven.

Wij vinden het van groot belang, dat **het ‘nulplusalternatief’** nu werkelijk zeer serieus wordt onderzocht³. Wij hebben daar ook al eerder op gewezen, omdat gerichte maatregelen op de bestaande N206-route (Lelylaan/Churchillaan) de leefbaarheid, de veiligheid en de doorstroming daar veel goedkoper - en vooral ook veel sneller - zullen verbeteren dan de (zéér kostbare) aanleg van de RijnlandRoute (een half miljard à één miljard euro). Daarbij moet ons inziens bedacht worden, dat de aanleg van de RijnlandRoute so wie so nog vele jaren op zich zou laten wachten en dat de aanleg van die weg de problemen op de bestaande route toch niet zou oplossen.

¹ Het rapport van de Randstedelijke Rekenkamer is te vinden op www.behoudrijnland.nl onder “Nieuws”.

² Als de overbelasting van de (dan verbrede) A4 tot aanpassingen van het Prins Clausplein zou moeten leiden, dan zal dat waarschijnlijk extreem hoge kosten met zich mee brengen.

³ Elementen voor een ‘nulalternatief’ hebben wij al aangereikt in onze brief d.d. 9 september 2005 aan Provinciale Staten van Zuid-Holland en de Tweede Kamer over de “Verkenning RijnlandRoute”, eveneens te vinden op www.behoudrijnland.nl onder “Nieuwsarchief”, “Milieugroepen”.

Voor **de bebouwing van Valkenburg** is de RijnlandRoute tussen de A44 en de A4 ons inziens helemaal niet nodig. Valkenburg moet tijdig op de RijnGouweLijn worden aangesloten en goede fietspaden krijgen. Voor de auto kan Valkenburg worden aangesloten op de (verbrede) Tjalmaweg en op de A44. Daar is de rest van de RijnlandRoute ons inziens helemaal niet voor nodig (zie onze brief aan u d.d. 18 januari jl.).

Het valt ons in dit verband overigens op, dat allerlei provincie- en regiobestuurders het adagium “**eerst bewegen, dan bouwen**” vooral iedere keer van stal halen als het om de RijnlandRoute gaat en dit adagium veel minder overtuigend hanteren als het om de RijnGouweLijn gaat. Toch zal de RijnGouweLijn er moeten liggen en zullen er ook goed gesitueerde fietspaden moeten zijn aangelegd als de eerste woningen op Valkenburg worden opgeleverd. Anders zal Valkenburg zich van meet af aan tot een ‘autolocatie’ ontwikkelen, zoals verschillende andere locaties in de omgeving.

Verder valt ons in dit verband op, dat de nu al optredende **stabilisatie van de bevolking** en de beroepsbevolking in de plannen voor de regio Holland Rijnland verrassend weinig aandacht krijgt en zo nu en dan zelfs vérgaand gerelativeerd of ontkend wordt. Toch groeit de bevolking in de regio al een aantal jaren niet of nauwelijks meer en wezen de Raad voor het openbaar bestuur en de Raad voor de financiële verhoudingen er in hun onlangs verschenen rapport “Bevolkingsdaling - Gevolgen voor bestuur en financiën” weer op, dat het vertrouwde groeiscenario langzaam maar zeker wordt vervangen door een krimpscenario en dat bestuurlijk Nederland hier rekening mee moet houden (bij het ruimtegebruik, de woningbouw, het openbaar vervoer, de zorg en het onderwijs). Desondanks is er in de “Verkenning RijnlandRoute” met een maximum scenario gerekend.

Graag bereid tot een nadere toelichting, met vriendelijke groet en hoogachting namens de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland (www.behoudrijnland.nl),

W.J. ter Keurs, J.R. van Leeuwen en E. Meelis

CC minister Eurlings, Verburg, Van der Hoeven en Bos
Tweede Kamer der Staten-Generaal
Provinciale en Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
Algemeen en Dagelijks Bestuur van Hollands Rijnland
raden en burgemeesters en wethouders van de Holland-Rijnlandgemeenten

De “zevensprong” van Verdaas lijkt voor de RijnlandRoute tot nu toe niet of nauwelijks behoorlijk uitgevoerd:

- De door de provincie en de regio gehanteerde veronderstellingen om de noodzaak van de RijnlandRoute aan te tonen (een volstrekt irreële hoeveelheid kantoorruimte in de hele regio en een onwaarschijnlijke toename van de beroepsbevolking en het aantal arbeidsplaatsen) kunnen nauwelijks een verantwoorde ruimtelijke ontwikkeling worden genoemd (**punt 1** Verdaas). Datzelfde geldt voor de gevolgen van het gekozen voorkeustracé voor stad, natuur en landschap, i.h.b. ook voor de door u in uw brief genoemde “openheid, ecologische en recreatieve waarden in de rijksbufferzone”.
- De ook in de recent verschenen nut-en-noodzaaknotitie weer veronderstelde “onverminderd” doorgezette “autonome groei van het autoverkeer”⁴ houdt geen rekening met beprijzingsmaatregelen en/of vervoersmanagement (**punt 2 en 3** Verdaas).
- In de nut-en-noodzaaknotitie wordt het aandeel langzaam verkeer (lopen en (brom)fietsen) en openbaar vervoer in alle verplaatsingen niet meer vermeld. Het in de “Verkenning” genoemde percentage van 15% voor het langzaam verkeer en het openbaar vervoer samen kan niet als een reëel percentage worden beschouwd. In soortgelijke agglomeraties als de Leidse is het aandeel van openbaar vervoer en langzaam verkeer sámen binnen de agglomeratie namelijk al gauw meer dan 50 of 60% en in relaties met de omgeving al gauw 30 of 40%. Een vast aandeel van 15% kan - in een gebied waar de RijnGouwelijn-West moet worden aangelegd - dan ook nauwelijks een optimalisatie van het openbaar vervoer of het langzaam verkeer worden genoemd (**punt 4** Verdaas).
- Op de bestaande oostwestroute kunnen op korte en wat langere termijn effectieve maatregelen worden genomen die de leefbaarheid, de veiligheid en de doorstroming van het verkeer ten goede zullen komen. Die maatregelen moeten zo wie so worden genomen, maar bij de Rijnland Route is daar geen rekening mee gehouden. De bestaande infrastructuur wordt voor dit lokale verkeersprobleem dus niet benut of behoorlijk aangepast (**punt 5 en 6** Verdaas). De RijnlandRoute zal de bestaande oostwestroute onvoldoende ontlasten en ook niet tot verbetering van de situatie ter plekke leiden.
- Al met al zijn nut en noodzaak van de RijnlandRoute tot nu toe dus niet aangetoond (**punt 7** Verdaas).

⁴ In de in 2005 verschenen “Verkenning” en DHV-studie werd nog een autonome groei van het autoverkeer van 2% per jaar verondersteld. In de recent verschenen MKBA en nut-en-noodzaaknotitie wordt geen percentage meer genoemd, maar er zou daarin met een autonome groei van 1% per jaar zijn gerekend.