

# Burgernotitie RijnlandRoute

---

*Een bundeling van reacties uit de bevolking*



## Inhoud

Voor de lezer met weinig tijd .....	2
Voor de lezer met behoefte aan meer achtergrond .....	3
1. Uitdaging.....	3
2. Kritische kanttekeningen .....	3
3. In twee stappen verder .....	6
4. Pleidooi .....	7

Voorschoten/Leiden, 26 mei 2008  
Otto Swertz en Job van Exel

## Voor de lezer met weinig tijd

24 april jl. is de bevolking van de regio West door bestuurders van de provincie Zuid-Holland uitgedaagd om met een gebundelde reactie te komen op de plannen voor de RijnlandRoute. Deze “burgernotitie” is het resultaat. Op deze pagina in het kort, daarna verder uitgelicht.

De betrokken burgers hebben diverse kritische kanttekeningen bij de huidige plannen:

### **Verkeer en vervoer**

- Het voorkeurstracé leidt slechts tot een tijdwinst van 0,5-1 minuut per rit.
- Het voorkeurstracé lost de problemen op het onderliggende wegennet en met de aansluitingen op de A4 en de A44 niet op.
- Er is geen integrale visie op het verkeer en vervoer in de regio.

### **Natuur en landschap**

- Het voorkeurstracé doorsnijdt diverse groene polders. Een natuurgebied kun je maar één keer vernietigen.

### **Milieu en leefbaarheid**

- De RijnlandRoute komt dicht langs woningen en scholen en zorgt voor extra verkeer.

### **Kosten en kostendragers**

- De voorgestelde RijnlandRoute is verspilling van geld.
- Waar moet het geld vandaan komen?

### **Maatschappelijke haalbaarheid**

- Nut en noodzaak van de RijnlandRoute zijn nooit voldoende uitgelegd en worden niet door iedereen onderschreven.
- Het voorkeurstracé van de RijnlandRoute is ongewenst.
- Maatschappelijke weerstand uit zich in procedures.

### **Economische en ruimtelijke ontwikkeling**

- “Eerst bewegen dan bouwen”.
- Slopen en versnipperen om te bouwen.

De betrokken burgers geven een alternatief in twee stappen ter overweging:

### **Korte termijn: bestaande knelpunten**

- First things first! Maak een daadkrachtig begin met een reeks relatief eenvoudige ingrepen in de bestaande infrastructuur. Deze zijn goedkoper en sneller te realiseren en bevorderen de verkeersafwikkeling rondom Leiden al op de korte termijn.

### **Lange termijn: ontvlecht verkeer**

- Bepaal de optimale oplossing als het effect van de korte termijn aanpak zichtbaar is. Huidige ideeën daarbij:
  1. Maak optimaal gebruik van de bestaande infrastructuur.
  2. Als je toch gaat boren, kijk dan nog eens wat de optimale route is.

De betrokken burgers (h)erkennen dat er iets aan de lokale verkeersproblemen moet worden gedaan, maar vinden dat hiermee niet kan en hoeft te worden gewacht op de besluitvorming rond de RijnlandRoute. Ons pleidooi is daarom voor:

- daadkracht met resultaat op de korte termijn
- bundelen van krachten en belangen in de regio in plaats van polariseren
- samen verder werken aan een alternatief met een groot maatschappelijk draagvlak.

## Voor de lezer met behoefte aan meer achtergrond

### 1. Uitdaging

Op 24 april jl. organiseerde de provincie Zuid-Holland een debat tussen Statenleden en belangstellenden uit de regio over nut en noodzaak van de RijnlandRoute. Dat de besluitvorming rond de RijnlandRoute de gemoederen in de regio sterk bezig houdt bleek uit de hoge opkomst van 15 Statenleden en 400 belangstellenden van belangenorganisaties, bedrijfsleven en lokale bevolking. Maar het bleek ook uit de vele reacties uit het publiek, sommige emotioneel, sommige overwogen, alle betrokken.

Aan het slot van de bijeenkomst kreeg de heer Van der Sloot, voorzitter van de Statencommissie Mobiliteit, Kennis en Economie, vanuit het publiek de vraag gesteld in hoeverre en op welke wijze de input van deze avond betrokken zou worden bij de verdere besluitvorming. Er waren vragen gesteld, kritische kanttekeningen geplaatst, alternatieven voorgesteld. Waren deze reacties vastgelegd? En indien de participatie van al deze burgers uit de regio daadwerkelijk werd gewaardeerd, kwam er dan nog een reactie vanuit de provincie? Of had de avond het karakter van een verplichte rituele dans met de burger?

De heer Van der Sloot verzekerde de aanwezigen dat de vele bijdragen van die avond zeer waardevol waren en door de aanwezige Statenleden zeer werden gewaardeerd. Een verslag van de avond - ook voor de verhinderde Statenleden - was echter niet voorzien. De bal werd teruggekaatst naar de zaal. Indien de aanwezigen hun reacties zouden bundelen, dan zou hij zorgen voor inbreng in het besluitvormingsproces en voor een passend antwoord vanuit de provincie. Deze uitdaging is spontaan opgepakt door een aantal van de aanwezigen, afkomstig uit verschillende gemeentes in de regio. Op basis van aantekeningen van die avond, ter plekke en later via email verzameld, is voorliggende "burgernotitie" voorbereid. Wij zijn benieuwd naar uw reactie!

### 2. Kritische kanttekeningen

Hieronder volgt een gebundeld overzicht van de kritische kanttekeningen van burgers bij de RijnlandRoute. Deze zijn gerubriceerd volgens de thema's uit de Verkenning RijnlandRoute van de Provincie Zuid-Holland uit 2005.

#### Verkeer en vervoer

- **Het voorkeustracé leidt tot een tijdwinst van slechts 0,5-1 minuut per rit.** De minimale tijdwinst is het gevolg van de omweg die gemaakt moet worden en de bochten en kruisingen die het tracé bevat waardoor het verkeer slechter doorstroomt. Van Leiden Oost (A4/N11) naar West (A44) is het via het voorkeustracé 9,5 km. Via de huidige route is dit ongeveer 7 km. Wie via het voorkeustracé van Katwijk richting Alphen aan den Rijn rijdt krijgt te maken met vier bijna haakse bochten en een aantal knooppunten, die de veiligheid en een vlotte doorstroming van het verkeer niet bevorderen.

- **Het voorkeustracé lost de problemen bij de aansluitingen op de A4 en de A44 niet op.** De aansluiting van het voorkeustracé op de A4 en de A44 is verkeerskundig complex. Beide aansluitingen zijn in de beschikbare rapporten nog niet in detail uitgewerkt. Verder komt er volgens de MKBA een forse hoeveelheid extra verkeer op de A4 tussen Zoeterwoude en Rijndijk. Indien de aansluitingen op de A4 en de A44 niet soepel lopen, verdampt de minimale reistijdwinst van 0,5 tot 1 minuut volledig.
- **Het voorkeustracé lost de problemen op het onderliggende wegennet niet op.** Het Lammenschansplein zal overbelast blijven, de Churchillaan en de Doctor Lelylaan op vele plekken onveilig en de T-splitsing bij Leiden West zal ook niet veel minder druk worden (80-90% van het verkeer over de Churchillaan is namelijk bestemmingsverkeer).
- **Er is geen integrale visie op het verkeer en vervoer in de regio.** De discussie richt zich uitsluitend op een oplossing van de toenemende vraag naar automobilité via de weg. Er is geen duidelijke visie op openbaar vervoer of het terugdringen van (de noodzaak tot) automobilité. Er staat nog een groot oost-westproject op het wensenlijstje van de provincie, de RijnGouwewijn. Zijn deze projecten ooit in samenhang bekeken? Wat is de herkomst en bestemming van het verkeer op deze oost-westverbindingen? Is er sprake van synergie of juist concurrentie tussen de projecten? Is er in de regio wel voldoende draagvlak - maatschappelijk, financieel en ruimtelijk - om twee van dergelijk grote projecten gelijktijdig in te zetten?

## Natuur en landschap

- **Het voorkeustracé doorsnijdt diverse groene polders.** Het gaat om delen van de Oostvlietpolder, de Papewegse polder, de Zuidwijkse polder en de Ommedijkse polder. Het betreft aaneengesloten stukken natuur in de ecologische hoofdstructuur. Het is een voor dit gebied belangrijk stuk groen, waar mensen met veel plezier recreëren en waardoor dieren zich nog goed kunnen verplaatsen.
- **Een natuurgebied kun je maar één keer vernietigen.** Een natuurgebied van deze omvang vernietigen is onvoorstelbaar voor een Provincie die natuur en landschap hoog op de agenda heeft staan. Dit gevoelige verlies aan groen is niet (elders) te compenseren.

## Milieu en leefbaarheid

- **De RijnlandRoute komt dicht langs woningen.** De bebouwing in Voorschoten en Leiden (de Stevenshof) ligt op basis van normen uit de jaren 70 dicht bij het hart van de geplande weg (op sommige plekken zelfs binnen 80 meter!). Mag dat nu nog? Of betekent het dat het uitzicht niet alleen door een weg maar ook nog door een hoog geluidsscherm belemmerd gaat worden?
- **De RijnlandRoute komt dicht langs scholen.** Langs het tracé Tjalmaweg/N206 komt de weg binnen 100 m van scholen. In Voorschoten liggen scholen binnen 300 m van de geplande weg. Er zijn normen waarin is gesteld dat snelwegen niet zo dicht bij scholen mogen liggen.
- **De RijnlandRoute zorgt voor extra verkeer.** De geplande weg zal veel meer verkeer aantrekken dan nu over de Churchillaan rijdt, terwijl op de Churchillaan niet veel minder

verkeer zal gaan rijden. Deze ontlasting is bovendien weer snel ongedaan gemaakt door toestroom van verkeer dat nu de Churchilllaan mijdt. Milieu en leefbaarheid van de wijken langs de geplande weg gaan er sterk op achteruit, langs de bestaande route wordt de situatie niet beter.

## Kosten en kostendragers

- **De voorgestelde RijnlandRoute is verspilling van geld.** Alle alternatieven die in de MKBA zijn behandeld kosten (veel) meer dan ze opbrengen, geen van alle heeft een positieve netto contante waarde. De Regionale Rekenkamer wijst hier ook nog eens op in haar quick scan uit april 2008. Er is dus geen economische reden voor deze investering.
- **Waar moet het geld vandaan komen?** Voor het realiseren van de RijnlandRoute is een flinke bijdrage van de rijksoverheid nodig. Omdat de weg ontworpen is als een regionale verbinding en er gebrek aan draagvlak is in de regio, is een rijksbijdrage onwaarschijnlijk.

## Maatschappelijke haalbaarheid

- **Nut en noodzaak van de RijnlandRoute zijn nooit voldoende uitgelegd.** In april 2005 was er een voorlichtingsavond over de RijnlandRoute. Het verslag van die avond stond bomvol vragen. Veel van deze zijn nog steeds wezenlijk en actueel, maar ondanks toezeggingen nog steeds niet door de provincie beantwoord.
- **Nut en noodzaak van de RijnlandRoute worden niet door iedereen onderschreven.** Veel mensen zijn overtuigd dat met een aantal relatief eenvoudige, goedkopere en sneller te realiseren ingrepen in de bestaande infrastructuur de RijnlandRoute overbodig wordt en er veel natuur en woongenot in de regio bespaard kan blijven. Denk aan meer capaciteit op Europaweg en Lammenschansplein en ongelijkvloerse kruisingen op de Churchilllaan en de N44 bij Wassenaar. Ook de Randstedelijke Rekenkamer heeft recentelijk geoordeeld dat nut en noodzaak van een nieuwe verbinding nog steeds niet zijn aangetoond.
- **Het voorkeustracé van de RijnlandRoute is ongewenst.** De gemeente Voorschoten en haar bewoners willen de nieuwe weg niet horen, zien of ruiken. De gemeenteraad van Leiden heeft 11 maart 2008 uitgesproken dat een voorwaarde voor de komst van de RijnlandRoute is dat het woongebied Stevenshof gevrijwaard dient te blijven van overlast als gevolg van de nieuwe verbinding, qua geluid, luchtkwaliteit en visueel effect. Het bedrijfsleven is weliswaar voorstander van een snel te realiseren goede verbinding tussen A4 en A44, zoals herhaaldelijk duidelijk gemaakt door onder andere BV Leiden en de Kamer van Koophandel. Maar dit hoeft niet per se het voorkeustracé te zijn.
- **Maatschappelijke weerstand uit zich in procedures.** De maatschappelijke weerstand zal leiden tot juridische procedures die het besluitvormingsproces aanzienlijk zullen vertragen.

## Economische en ruimtelijke ontwikkeling

- **“Eerst bewegen dan bouwen”.** Als de Provincie zich aan dit motto houdt dan kunnen er pas woningen gerealiseerd worden op bijvoorbeeld het voormalige vliegveld Valkenburg

als er een degelijke verbinding is (circa 5.000). De RijnlandRoute moet er komen om de meer dan 20.000 geplande woningen in de gehele Bollenstreek te kunnen realiseren. Maar wellicht is deze bouwopgave gezien de door CBS verwachte stabilisering van de bevolking veel te groot.

- **Slopen om te bouwen.** Voor het voorkeustracé moeten er hoe dan ook woningen en gebouwen sneuvelen, waaronder woningen en gebouwen die gezichtsbepalend zijn voor dit gebied, bij de Hofweg in Voorschoten en de Ommedijkseweg in Leiden.
- **Versnipperen om te bouwen.** Het tracé grijpt zwaar in op de ruimtelijke indeling van het gebied. Bij het ongunstigste tracé wordt Voorschoten in tweeën gedeeld, worden diverse polders versnipperd en verdwijnen er sportvelden.

### 3. In twee stappen verder

Ondanks de weerstand tegen de huidige plannen leeft bij veel burgers wel degelijk het besef dat er iets moet gebeuren aan de verkeerssituatie in de regio. Deelnemers aan het debat op 24 april jl. hebben de Statenleden veel overwegingen meegegeven, die zich het best laten weergeven als een tweestappenplan. Het is voor bedrijfsleven, burgers en politiek van belang dat provincie en gemeentes in de regio in samenwerking op korte termijn de grootste verkeersknelpunten aanpakken. Oplossing van deze knelpunten geeft de politiek tijd en ruimte om te komen tot een maatschappelijk aanvaarde oplossing voor de lange termijn.

#### **Korte termijn: Aanpak bestaande knelpunten**

- De **Europaweg** opwaarderen naar 2x2 rijstroken voor het autoverkeer (met behoud van de busbaan).
- De capaciteit van de **Lammebrug** vergroten en deze tijdens de spits niet meer openen.
- Herinrichten van het **Lammenschansplein**. Ontvlechten doorgaand verkeer **N206** en afslaand verkeer richting Lammenschansweg en Kanaalweg, bijvoorbeeld door een fly-over, een turbo rotonde of een tunnel onder de Vliet.
- Doorstroming en veiligheid verbeteren op route **Churchillaan/Doctor Lelylaan**. Bijvoorbeeld ondertunnelen van enkele kruispunten om doorgaand en lokaal/afslaand verkeer te ontvlechten en aanleg van aparte (Churchill)brug voor fietsers/voetgangers.
- Verbeteren knelpunt **A44/N206** (Leiden West).
- Verbeteren doorstroming op de **N44** tussen Leiden en de N14 tot een weg waar iedereen altijd 70 km/h kan rijden. Ook hier ondertunnelen van enkele kruispunten om doorgaand en lokaal/afslaand verkeer te ontvlechten.

Deze relatief eenvoudige ingrepen zijn goedkoper en sneller te realiseren dan de RijnlandRoute en bevorderen op de korte termijn de verkeersafwikkeling rondom Leiden voor burgers en bedrijfsleven. Nut en noodzaak van deze ingrepen zijn minder omstreden en staan bovendien los van de realisatie van de RijnlandRoute, omdat deze de problemen op bovengenoemde knelpunten niet oplost. Een Statenlid gaf tijdens het debat aan: “Hier is

nooit echt goed naar gekeken”. Uitvoering van deze eerste stap kan en hoeft niet te wachten op (de besluitvorming over) de RijnlandRoute. *First things first!*

## Lange termijn: Ontvlecht doorgaand en lokaal verkeer

Bewoners hebben tijdens het debat veel alternatieven voor de RijnlandRoute aangedragen, die deze mogelijk overbodig maken of een optimalere inpassing bieden. De kern van de ideeën ligt in het ontvlechten van het verkeer dat van de A4 naar de A44 en omgekeerd wil en het verkeer met herkomst en/of bestemming tussen de A4 en de A44. De aangedragen alternatieven voor de lange termijn laten zich grofweg in twee categorieën indelen:

1. **Maak optimaal gebruik maken van de bestaande infrastructuur.** Er zijn diverse innovatieve ideeën aangedragen voor een betere verkeersafwikkeling over de route Europaweg – Churchillaan – Doctor Lelylaan, waarbij de leefbaarheid voor mensen langs deze route niet verder achteruit hoeft te gaan en wellicht zelfs verbetert. Guus Westgeest, architect uit Valkenburg, en Piet Hein Reidsma van VI-Management uit Voorschoten, hebben ieder een pleitnotitie geschreven voor dit idee, welke afzonderlijk aan de Statencommissie MKE en de Statenleden worden aangeboden.
2. **“Als je toch gaat boren, neem dan de kortste weg”.** Deze opmerking vraagt om een herbezinning op het tracé van de RijnlandRoute. Indien ten behoeve van de inpassing van de RijnlandRoute binnen de voorwaarden van de gemeente Voorschoten een tunnel geboord moet worden, is het de vraag of je niet moet kiezen om het hele stuk van A4 naar A44 te boren. De kosten zitten immers meer in de boor dan in het boren zelf. Is het dan geen optimalere oplossing om te trachten de N11 vanaf knooppunt Leiden Oost bij de A4 ondergronds te verlengen naar het knooppunt Leiden West op de A44 (circa 4,5 kilometer). Tegenover de wellicht hogere kosten staan een hogere reistijdwinst (door ontvlechting), behoud van natuur, bevordering van de leefbaarheid en veiligheid, en een groter draagvlak (en daarmee ook een snellere realisatie). Een dergelijk tracé is eerder bijvoorbeeld voorgesteld door Kwakkenbos, stedenbouwkundig ontwerper bij de gemeente Amsterdam, maar tot nu toe niet op haalbaarheid onderzocht.

## 4. Pleidooi

Er is veel maatschappelijke weerstand tegen de aanleg van de RijnlandRoute. Nut en noodzaak zijn niet aangetoond, de kosten wegen niet op tegen de baten, de effecten op de sociale en natuurlijke leefomgeving in de regio zijn groot en het draagvlak onder geïnformeerde burgers daarom klein.

Veel mensen zijn het met de provincie eens dat er iets aan de lokale verkeersproblemen moet worden gedaan, maar ook dat hiermee niet kan en hoeft te worden gewacht op de besluitvorming rond de RijnlandRoute. De huidige verkeersproblematiek in de regio vereist daadkracht met resultaat op de korte termijn, niet over tien (of meer) jaar. Om te beginnen moeten enkele belangrijke bestaande knelpunten aangepakt worden. Dit heeft onbetwist nut en noodzaak, kan relatief eenvoudig, goedkoop en snel, en kan rekenen op draagvlak bij bedrijfsleven en bevolking. Na realisatie van deze ingrepen kan worden gezien welke

problemen resteren en wat voor de lange termijn in deze regio nodig is. Hiervoor zijn in deze notitie enkele overwegingen aangedragen.

Bij de aan het debat deelnemende burgers leeft tot slot de behoefte tot het bundelen van krachten en belangen in plaats van polarisatie: dus niet Voorschoten versus Leiden, gemeente versus provincie, of verkeer versus leefbaarheid. Iedereen beseft dat er in de regio schaarste is aan ruimte: voor wonen, werken, bewegen, en op adem komen. Op al deze terreinen is er behoefte aan investeringen in kwantiteit en kwaliteit. Geld en ruimte zijn echter beperkt en er moeten dus keuzes gemaakt worden.

In deze "burgernotitie" hebben wij aangegeven welke zorgen wij over de huidige ideeën hebben en welke alternatieven er nog zijn. Die hebben zeer waarschijnlijk meer maatschappelijk draagvlak, maar zijn nooit goed onderzocht. Daarvoor is het echter nog niet te laat. Wij vragen u daarom dringend deze alternatieven nader te onderzoeken en hier niet omwille van een snelle besluitvorming aan voorbij te gaan. Immers, de grote maatschappelijke weerstand, die tegen de huidige plannen bestaat, zal alsnog leiden tot grote vertragingen in het uitvoeringsproces. Die tijd kan volgens ons beter benut worden om in gezamenlijkheid een alternatief te ontwikkelen met een groot maatschappelijk draagvlak.

Aan u op dit moment de keuze, wij wensen u hierbij veel wijsheid toe.

Redactie: Otto Swertz (Voorschoten) en Job van Exel (Leiden)

Bijdragen: Peter Leijnse, Gerard Kwakkenbos, J.W. van Leenhoff (Leiden), Guus Westgeest (Valkenburg), J.R. van Duijnen, Rinze Tjeerdsma en Ieta van den Hout, Jeroen Weekenborg, Piet Hein Reidsma, Peter Springintveld (Voorschoten), en enkele anderen die om verschillende redenen niet met naam vermeld wensten te worden.

Separaat aan Provinciale Staten verzonden notities:

- Notitie RijnlandRoute voor Provinciale Staten, Ir Guust Westgeest, 8 mei 2008.
- Rijnland Route, Alternatief 9 (De Churchilltunnel), VI Management, januari 2008.

Afbeelding voorpagina overgenomen uit 'RijnlandRoute Verbinding van belang', Provincie Zuid-Holland, 2007.