



©2007 Manon Vosik

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, dinsdag 1 juli 2008.

AANTEKENEN!

Aan Gedeputeerde A. van Dijk,
Postbus 90602, 2509 LP Den Haag.

betreft: uw uitnodiging d.d. 30 juni jl. voor een bijeenkomst over de RijnlandRoute op 4 juli as. voor *“het uitwisselen van kennis met betrekking tot de ingediende voorstellen voor het opwaarderen van het bestaande tracé van de N206 én het nieuwe spoortracé (ook wel de stadstunnel-variant genoemd)”* en *“om met de provincie mee te denken over de kenmerken van de voorstellen, de sterke en zwakke punten en de kansen”*

Geachte Heer Van Dijk!

Dank voor uw hierboven bedoelde uitnodiging. Wij zien uw uitnodiging als een blijk van waardering voor al ons werk. Wij zullen echter niet op uw uitnodiging ingaan, omdat wij de 'spelregel', *“dat de nut- en noodzaaknotitie en de MKBA van de RijnlandRoute niet ter discussie staan”*, niet accepteren.

Provinciale Staten hebben op 25 juni jl. inderdaad de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) voor de RijnlandRoute vastgesteld *“als document dat voldoende onderbouwing biedt voor de bepaling van een voorkeurstracé voor de vervolgfase van de planstudie (Project-m.e.r.)”*. Daarnaast hebben Provinciale Staten inderdaad ook de Nut- en noodzaaknotitie (N&NN) vastgesteld *“als verkeerskundige en ruimtelijkeconomische onderbouwing van nut en noodzaak van een nieuwe wegverbinding tussen de A4 en Katwijk”*.

Dit feit vormt voor ons op zich echter nog niet voldoende legitimatie voor het genomen besluit. Voor een dergelijk besluit gelden immers ook de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, zoals bijvoorbeeld het motiveringsbeginsel. En wat dat betreft schiet het besluit van Provinciale Staten schromelijk tekort. Dat in de MKBA en de N&NN irreële uitgangspunten worden gehanteerd (die ook de effectiviteit van de alternatieven zullen bepalen), is tot nu toe geheel onweerlegd gebleven.

Intussen gaan wij ervan uit, dat u de door ons (al in onze brief d.d. 9 september 2005 o.a. aan Provinciale en Gedeputeerde Staten) voorgestelde verbetering van de bestaande route als het ‘nulplusalternatief’ in de projectmer zult laten meenemen. Nadrukkelijk zij hierbij vermeld, dat het bij ons voorstel gaat om een verbetering van de N206-route terwille van de leefbaarheid, de veiligheid en de doorstroming. Dit voorstel is door de gemeenteraad van Voorschoten overgenomen in zijn brief aan u d.d. 13 februari jl. (kenmerk RR/MKBA en NEN). Dit voorstel werd daarna door de Randstedelijke Rekenkamer in zijn brief aan Provinciale Staten d.d. 24 april jl. (kenmerk 2008/GM/062) benoemd als het *“nulplusalternatief (‘ingrijpende verbetering van het bestaande tracé’), zoals voorgesteld door de gemeente Voorschoten”*.

In onze brief aan Provinciale Staten d.d. 30 mei jl. met ons commentaar op “*de ‘herziene’ Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse (MKBA) voor de RijnlandRoute als basis voor verdere besluitvorming*” hebben wij de essentie van ons voorstel nog eens herhaald (zie bijlage).

Uit uw uitnodiging begrijpen wij, dat u van plan bent gedurende de Project-mer-fase nog meer interactieve bijeenkomsten te organiseren en daarvoor in breder verband burgers en belanghebbenden uit de regio uit te nodigen. Wij zullen daar graag aan deelnemen om te beoordelen wat u met onze voorstellen heeft laten doen.

Graag bereid tot nadere toelichting op deze brief en onze voorstellen voor de verbetering van de bestaande route en 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 Provinciale Staten van Zuid-Holland
De Randstedelijke Rekenkamer
De Tweede Kamer der Staten-generaal
De meest betrokken ministers

Bijlage (Concrete voorstellen voor de verbetering van de bestaande route):

Wij hebben u al in 2005 concrete voorstellen gedaan voor een verbetering van de bestaande route; voorstellen, die begin vorig jaar nog eens zijn herhaald door de gemeenteraad van Voorschoten. Daarbij ging het om de volgende - deels ook afzonderlijk te nemen - maatregelen:

- a. verbreed de Tjalmaweg (waar u al in 2005 toe heeft besloten),
- b. maak een fatsoenlijke aansluiting van de Plesmanlaan en de Lelylaan op de A44,
- c. zorg voor tunneltjes onder de Churchillaan, zodat de fietsers en voetgangers veilig kunnen oversteken,
- d. breng ‘zoab’ aan op de Churchillaan en handhaaf daar de maximum snelheid,
- e. herprofileer het Lammeschansplein, verbreed de Lammebrug en de Europaweg (zodat de capaciteit de stad uit wordt vergroot) en/of
- f. trek de Churchillaan met een tunnel onder de Vliet door naar de Europaweg¹.

Deze maatregelen moeten ons inziens zo wie so genomen worden, ook al zou je de RijnlandRoute aanleggen. Het zijn dus èchte “no regret”-maatregelen. Ze kunnen ook veel sneller genomen worden, want de aanleg van de RijnlandRoute zou zo wie so nog jaren op zich laten wachten (en de problemen op de bestaande route toch niet oplossen). En sommige maatregelen op de bestaande route kunnen bij wijze van spreken ‘morgen’ al genomen worden. De provincie zou er bijvoorbeeld meteen voor kunnen zorgen, dat de Lammebrug niet meer in de spits wordt opgedaan (wat telkens grote files veroorzaakt).

Volgens Behoud Rijnland zou het een zeer verwijtbare opstelling zijn om de problemen op de bestaande route maar te laten bestaan en de nodige maatregelen daar maar achterwege te laten om zo de druk op de aanleg van de RijnlandRoute hoog te houden.

¹ De knelpunten in de bestaande route liggen vooral bij het knooppunt Leiden West en bij de Lammebrug/Europaweg en niet zozeer in het tussenliggende gedeelte!