



©2007 Manon Vonk

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](mailto: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, zaterdag 28 maart 2009.

**From:** [Wim ter Keurs](#) **Sent:** Saturday, March 28, 2009 3:17 PM **To:** [secrvdijk](#), **Cc:** [statengriffie@pzh.nl](mailto:statengriffie@pzh.nl)  
**Subject:** Re: open e-mailbericht: nut en noodzaak van de RijnlandRoute zullen in het milieu-effectrapport over die weg wel degelijk opnieuw aan de orde moeten komen

Ha Asje!

Dank voor je reactie hieronder.

Het is natuurlijk betrekkelijk irrelevant of de wijze waarop de besluitvorming over de RijnlandRoute en de milieu-effectrapportage daarover verloopt, **voor mij** al dan niet "*goed genoeg*" is.

Veel en veel relevanter is het antwoord op de vraag of die besluitvorming voldoet aan **algemene beginselen van behoorlijk bestuur**. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om de vraag of een besluit gedragen wordt door een deugdelijke motivering (het motiveringsbeginsel) en om de vraag of een besluit zorgvuldig is voorbereid, zodat een juist beeld van de feiten en omstandigheden kan ontstaan op grond waarvan het besluit kan worden genomen (het zorgvuldigheidsbeginsel). Dat moet niet "*afgewacht*" hoeven worden, zoals jij schrijft; daar moet van meet af aan glashelder in worden voorzien.

Er kan jammer genoeg met enig recht aan worden getwijfeld of de provincie het motiveringsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel wel voldoende serieus neemt wat de RijnlandRoute betreft:

- de Commissie mer adviseert om "*nut en noodzaak (...) verder uit te werken (om een goed beeld te krijgen de redenen om de Rijnlandroute te realiseren)*" en jij reageert daarop met de mededeling, dat die discussie definitief is afgelopen en dat je daar ook niet meer op terugkomt,
- de 59 indieners van een zienswijze op de Startnotitie hebben nog steeds geen antwoord van de provincie en er zijn bij mijn weten nog steeds geen richtlijnen door de provincie gepubliceerd, terwijl intussen wel al weken aan de milieu-effectrapportage blijkt te worden gewerkt.

Zo ontstaat te gemakkelijk de indruk, dat de provincie degenen die twijfelen aan de noodzaak van de RijnlandRoute ook helemaal niet wil overtuigen en veeleer de machtspolitieke weg van de voortdurende besluitvorming kiest. Dat was ook de algemene indruk na afloop van de RijnlandRoute-bijeenkomst afgelopen dinsdagavond in de Holiday Inn. Dat zou echter de eer van de provincie te na moeten zijn.

Het is juist, dat een meerderheid van Provinciale Staten nut en noodzaak van de RijnlandRoute geaccepteerd heeft. Je kunt je afvragen of dat op zichzelf voldoende legitimiteit vormt om de nut- en noodzaakdiscussie nu verder maar helemaal als definitief achter de rug te beschouwen en verder ook maar geen pogingen meer te doen anderen te overtuigen, zoals de Commissie mer dat wel voorstelt (zie mijn eerste mailtje aan jou hieronder).

Het is op dit ogenblik **volkomen open en transparant**, dat de provincie er alles aan doet om de RijnlandRoute in een of andere vorm gefinancierd en aangelegd te krijgen. De provincie zou echter ook wat opener en transparanter kunnen zijn in het overbrengen van haar beweegredenen om die weg aan te leggen. Telkens maar weer hetzelfde rijtje noemen (de mantra van de woningbouw, Bio Science, Greenport e.d.) overtuigt niet, ook de minister en de Raad van State niet.

In de hoop dat deze beschouwing de provincie tot enige zelfreflectie kan brengen, met vriendelijke groet en hoogachting namens de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland ([www.behoudrijnland.nl](http://www.behoudrijnland.nl)),

Wim ter Keurs, voorzitter

---

<b>From:</b> <a href="#">secrvdijk</a> , <b>Sent:</b> Friday, March 27, 2009 12:07 PM <b>To:</b> <a href="#">Wim ter Keurs</a> <b>Subject:</b> RE: open e-mailbericht: nut en noodzaak van de RijnlandRoute zullen in het milieu-effectrapport over die weg wel degelijk opnieuw aan de orde moeten komen
---

Wim,

Dank voor je email.

Een korte reactie: Ik ben inderdaad hard aan het werk om zo snel mogelijk besluitvorming over de Rijnlandroute af te ronden, overigens, niet op de door jou beschreven wijze maar zo goed mogelijk ingepast en rekening houdend met wet- en regelgeving en budgettaire mogelijkheden.

Hoe wij met de MER verder omgaan zul je even moeten afwachten. Ik vrees echter dat het voor jou niet gauw goed genoeg is.

Groet,

Asje van Dijk

**Met vriendelijke groet, Manon E.B.Hall-Blik bestuursassistente van gedeputeerde J.W.Asje van Dijk  
Provincie Zuid-Holland, Postbus 90602, 2509 LP Den Haag tel: 070- 441 7112; fax: 070- 441 7883  
[secrvdijk@pzh.nl](mailto:secrvdijk@pzh.nl)**

---

**From:** [Wim ter Keurs](mailto:Wim ter Keurs) **Sent:** Wednesday, March 25, 2009 1:05 PM **To:** [secrvdijk@pzh.nl](mailto:secrvdijk@pzh.nl) ; [ajpm.vlaminkx@pzh.nl](mailto:ajpm.vlaminkx@pzh.nl) **Subject:** open e-mailbericht: nut en noodzaak van de RijnlandRoute zullen in het milieu-effectrapport over die weg wel degelijk opnieuw aan de orde moeten komen

Ha Asje!

Hoewel ik het daar volstrekt niet mee eens ben, kan ik me vanuit jouw positie wel voorstellen waarom je de nut- en noodzaakdiscussie over de RijnlandRoute als definitief afgesloten wilt beschouwen en waarom je daar ook niet meer op terug wilt komen.

Jij wilt (letterlijk) bij voorkeur zo snel mogelijk een RijnlandRoute door het grootste beschermde dorpsgezicht van Nederland, door de polders daar met hun grote natuur- en cultuurwaarden, vlak langs de huizen van de Stevenshof, dwars door de bebouwing van Voorschoten en dwars door de Oostvlietpolder en je wilt heel veel geld van het rijk daarvoor.

Daarom begrijp ik ook wel waarom je gisterenavond tijdens de bijeenkomst over de RijnlandRoute in de Holiday Inn zo korzelig reageerde op mijn opmerking, dat nut en noodzaak in het milieu-effectrapport over die weg wel degelijk opnieuw aan de orde zullen moeten komen.

Als jij de discussie als definitief afgesloten wilt beschouwen, dan is de vraag echter wel hoe je de opstellers van het milieu-effectrapport wilt laten omgaan met de (letterlijke) passage hieronder uit het richtlijnenadvies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage (zie ook [www.behoudrijnland.nl](http://www.behoudrijnland.nl) onder "Nieuws"):

### **3. ACHTERGROND, PROBLEEMSTELLING, DOEL, BELEID EN BESLUITVORMING**

#### **3.1 Achtergrond, nut en noodzaak**

In de startnotitie wordt de achtergrond van het voornemen kort beschreven. Om een goed beeld te krijgen van de redenen om de Rijnlandroute te realiseren adviseert de Commissie nut en noodzaak in het MER (geïnspireerd door de Zevensprong van Verdaas<sup>4</sup>) verder uit te werken door:

- de regionale ontwikkelingen te beschrijven;
- inzicht te geven in de daarmee samenhangende ruimtelijke visie<sup>5</sup> voor het betrokken gebied;
- waarna kan worden vastgesteld wat het mobiliteitsprobleem inhoudt (in relatie tot de ontwikkelingen in de regio);
- vervolgens kan worden ingegaan op maatregelen waardoor dit mobiliteitsprobleem kan worden opgelost:
  - o prijsbeleid<sup>6</sup>;
  - o mobiliteitsmanagement en fiets;
  - o optimalisatie van bestaand openbaar vervoer;
  - o een betere benutting van de bestaande infrastructuur;
  - o de verbreding van bestaande wegen;
  - o de aanleg van nieuwe infrastructuur.

Hierdoor wordt duidelijker welk mobiliteitsprobleem de Rijnlandroute moet oplossen. Betrek daarbij voor zover relevant de resultaten uit de netwerkanalyses en overige verkeersstudies die in de regio zijn uitgevoerd (MKBA Rijnlandroute).

<sup>4</sup> De Zevensprong van Verdaas is een getrapte benadering van bereikbaarheidsknelpunten en oplossingsrichtingen. In de zoektocht naar een samenhangende aanpak van de regionale bereikbaarheidsopgaven kan de 'zevensprong van Verdaas' als structurerend principe gebruikt worden bij het samenstellen van maatregelenpakketten. Dit pakket maatregelen bestaat achtereenvolgens uit een ruimtelijke visie en programma, anders betalen voor mobiliteit, de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement, een optimalisatie van het openbaar vervoer, de mogelijkheden van benutting van infrastructuur, aanpassen van bestaande infrastructuur en een onderbouwing van de noodzaak tot nieuwe infrastructuur. De zienswijzen 2, 9, 14, 15, 17 gaan eveneens in op (onderdelen van) de Zevensprong van Verdaas.

<sup>5</sup> Hiermee wordt bedoeld een visie op hoe je mobiliteit zou kunnen beïnvloeden. Worden nieuwe locaties voor wonen en werken dusdanig gesitueerd dat maximaal gebruik gemaakt kan worden van openbaar vervoer en wegverbindingen.

<sup>6</sup> Door tariefdifferentiatie naar tijd, plaats en milieukeurmerken kan hierdoor de drukte tijdens de spitsuren afvlakken en/of kunnen mensen vaker voor alternatieven als fiets of openbaar vervoer kiezen.

Zeer benieuwd naar je antwoord op mijn vraag hoe je de opstellers van het milieu-effectrapport over de RijnlandRoute wilt laten omgaan met het richtlijnenadvies van de Commissie mer op dit punt, met vriendelijke groet en hoogachting namens de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland,

Wim ter Keurs, voorzitter