



©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; 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, woensdag 4 november 2009.

KABINET!

Met spoed in handen!

Aan het Kabinet,
t.a.v. de minister van Verkeer en Waterstaat,
de heer C.M.P.S. Eurlings,
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag.

Betreft: ons verzoek om as. vrijdag geen rijksbijdrage te verlenen voor de aanleg van een nieuwe RijnlandRoute tussen de A44 en de A4 ten zuiden van Leiden, maar in plaats daarvan te bevorderen dat er op korte termijn de nodige maatregelen worden genomen op de bestaande N206-route door Leiden en de effecten daarvan op leefbaarheid, veiligheid en doorstroming te laten monitoren alvorens eventuele verdergaande maatregelen in overweging te nemen.

Excellenties!

In deze brief werken wij ons hierboven bedoelde verzoek en de argumenten daarvoor nader uit. Om u het lezen te vergemakkelijken **vatten wij de argumenten voor ons verzoek hieronder eerst samen** en vervolgens werken wij deze argumenten verder uit. Daarbij gaan wij ook in op het op 15 oktober jl. verschenen **eindrapport Integrale Benadering Holland Rijnland (IBHR)**, opgesteld in opdracht van de regio Holland Rijnland, de Provincie Zuid-Holland, het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Samenvatting van de argumenten voor ons verzoek

Er is geen enkele reden om - in deze tijd van ingrijpende bezuinigingen - nu al een rijksbijdrage van honderden miljoenen toe te zeggen voor de aanleg van de RijnlandRoute, want:

1. Ook in het IBHR-rapport worden nut en noodzaak van een nieuwe weg weer niet aangetoond.
2. De beschrijving van de effecten in het IBHR-rapport is bovendien onbeoordeelbaar. De effectbeschrijving hoort in de (met de nodige waarborgen omklede) m.e.r.-procedure plaats te vinden.
3. Beide varianten van het - ten onrechte "Zoeken naar Balans" genoemde - oplossingscluster (het voorkeurstracé van de provincie) komen absoluut niet tegemoet aan de wensen van de gemeenten Leiden en Voorschoten (de weg niet te willen horen, zien en ruiken) en de wensen van de gemeente Zoeterwoude (die strijdt voor het behoud van het Groene Hart).
4. Een voorkeur voor één van deze varianten zal nòg meer weerstand en verzet oproepen dan het voorkeurstracé van de provincie al deed. Dat zal zelfs ook met een rijksbijdrage van een half miljard euro niet voorkomen kunnen worden.
5. Er kunnen (en moeten) nu al een aantal typische "no regret"-maatregelen op de bestaande N206-route genomen worden, waar ook al geld voor is en/of die betrekkelijk weinig extra kosten, die een behoorlijke mate van effectiviteit hebben, die je snel kunt nemen en omgevingsvriendelijk zijn en waarmee je eventuele latere opties niet onmogelijk maakt.
6. Ook het IBHR-rapport noemt *"het aanpakken van de twee bottlenecks in de huidige route"* (de Knoop LeidenWest / Tjalmaweg en het Lammenschansplein) *"maatregelen met een groot probleemoplossend vermogen"*.
7. Met deze maatregelen kunnen - ook volgens het IBHR-rapport - *"de grootste knelpunten voor de doorstroming op het huidige traject worden aangepakt en kan een start worden gemaakt met de realisatie van de belangrijkste ruimtelijke en economische opgaven, inclusief een (gedeeltelijke) ontwikkeling van locatie Valkenburg"*.
8. Als de provincie en de regio die maatregel en nu niet willen nemen, dan vinden ze het binnenhalen van honderden miljoenen van het rijk voor een weg, die weliswaar de problemen niet oplost, maar wel heel veel schade veroorzaakt, blijkbaar belangrijker dan het oplossen van de bestaande problemen. Kennelijk beseffen ze dan ook nog steeds niet, dat een aantal van die maatregelen (ook volgens het IBHR-rapport in ieder geval genomen moeten worden, RijnlandRoute of niet).

Ons verzoek en de argumenten daarvoor

Hierdoor verzoeken wij u vriendelijk om as. vrijdag geen rijksbijdrage te verlenen voor de aanleg van een nieuwe RijnlandRoute tussen de A44 en de A4 ten zuiden van Leiden, maar in plaats daarvan te bevorderen dat er op korte termijn de nodige maatregelen worden genomen op de bestaande route en dat de effecten daarvan op leefbaarheid, veiligheid en doorstroming worden gemonitord alvorens eventuele verdergaande maatregelen in overweging te nemen.

Wij geven u daarvoor de volgende redenen:

1. Ook in het eindrapport Integrale Benadering Holland Rijnland (IBHR) worden **nut en noodzaak van een nieuwe weg weer niet aangetoond**. Eerder hanteerde de provincie voor 2020 een aantal volstrekt irreële en zeker niet duurzame uitgangspunten die met elkaar gemeen hadden dat ze zoveel mogelijk autoverkeer genereerden. Zo werd bijvoorbeeld rekening gehouden met (en gaat de regio nog steeds uit van) een groei van de totale

oppervlakte kantoorruimte van ca. 70% tot 2020. Ook werd uitgegaan van een onverminderde groei van het autoverkeer en een buitensporig laag aandeel van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer in de verplaatsingen (beide samen namelijk niet meer dan 15%, in een situatie waar nota bene de RijnGouweLijn wordt aangelegd). Onbeoordeelbaar is of het IBHR-rapport dezelfde irreële en onduurzame uitgangspunten hanteert. Het rapport beperkt zich helaas tot onbeoordeelbare kwalitatieve en suggestieve beschrijvingen van de problematiek.

2. Ook de beschrijving van de effecten in het IBHR-rapport is onbeoordeelbaar.

Onduidelijk is hoe de kwalitatief (met +, - en 0) weergegeven effecten zijn bepaald. Dat geldt ook voor de effecten op de ruimtelijke kwaliteit en het milieu. Op basis hiervan is dan ook geen voorkeurstracé voor de RijnlandRoute te bepalen. Dat zou ook een uitholling van de milieu-effectrapportage betekenen. De m.e.r.-procedure (die met de nodige inspraak en een onafhankelijke kwaliteitbeoordeling door de Commissie m.e.r. is omgeven) is er immers juist voor bedoeld om het milieu een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Op basis daarvan kan wel een deugdelijk onderbouwd besluit worden genomen. Een voorkeurstracé kiezen op basis van het IBHR-rapport belast de opstellers van het milieu-effectrapport met een al gemaakte keuze. Dit houdt het risico in, dat de effectbeschrijving in het milieu-effectrapport niet al te veel meer ‘**mag**’ afwijken van de effectbeschrijving in het IBHR-rapport.

3. Op grond van de beide punten hierboven kan derhalve geen voorkeurstracé worden bepaald.

a. Dat geldt eens te meer, omdat de gekozen “oplossingsclusters” op een merkwaardige manier tot stand gekomen zijn.

In de m.e.r. worden het voorkeurstracé van de provincie en twee (door bewoners bedachte) alternatieve tracés door Leiden onderzocht (de Churchill-avenue en het spoortracé). In het IBHR-rapport is daar een derde tracé (de zogenaamde “Stadsrandroute”) aan toegevoegd, te weten een tracé dat vanaf Katwijk zuidelijk om het voormalige vliegveld heenloopt.

Het opvoeren van dit tracé is zo merkwaardig, omdat het in de verkenningsfase van de provincie - onder meer juist vanwege zijn milieueffecten - als één van de eerste tracés is afgefallen. Tegen het voorkeurstracé van de provincie bestond al grote weerstand, omdat dat tracé liep door de fraaie en weidevogelrijke polders ten zuiden van Leiden en dwars door de bebouwing van Voorschoten. Tegen de Stadsrandroute bestond nog veel meer weerstand.

Het nu weer opnieuw opvoeren van dit tracé lijkt dus helaas op een nogal doorzichtige en ook goedkope truc. Door het weer opnieuw boven water halen van de (veel “ergere”) Stadsrandroute en die te plaatsen tegenover de (veel omgevingsvriendelijkere) Churchill-avenue en het spoortracé (die natuur en landschap niet aantasten en Voorschoten niet door midden splijten) kan het voorkeurstracé van de provincie nu immers “Zoeken naar Balans” worden genoemd.

b. Het is - behalve vanwege het voorgaande - óók niet verstandig om op basis van het IBHR-rapport het oplossingscluster “Zoeken naar Balans” als voorkeurstracé te kiezen, omdat beide varianten van dit cluster absoluut niet tegemoet komen aan de wensen van de gemeenten Leiden en Voorschoten (de weg niet te willen horen, zien en ruiken).

De provincie heeft het tot nu toe altijd gehad over een “optimale” of een “zorgvuldige” inpassing van het voorkeurstracé van de RijnlandRoute. Eind 2007 heeft de Stuurgroep RijnlandRoute laten weten, dat ze een voorkeur had voor een “*een ondergrondse variant vanwege de doorsnijding van Voorschoten*”. Een variant met een geboorde tunnel sprak de Stuurgroep bijzonder aan en zou ook in de m.e.r.-procedure aan de orde

komen.

De varianten, die in het IBHR-rapport zijn onderzocht, kennen echter helemaal geen geboorde tunnel onder Voorschoten, maar lopen door het dorp met een brug over de Vliet, een viaduct over de Voorschoterweg en hoog over de Leidseweg en verder op maaiveld met schermen door Voorschoten (variant 3a) of met een korte tunnel onder Vliet en de Voorschoterweg door en verder half verdiept door Voorschoten (variant 3b). Beide varianten lopen op maaiveldniveau met schermen langs de Stevenshof. Zo planden men in de zestiger jaren autowegen langs woonwijken.

Een voorkeur voor één van deze varianten zal nog meer weerstand en verzet oproepen dan het voorkeustracé van de provincie al deed. Dat zal zelfs ook met een rijksbijdrage van bijna een half miljard euro niet voorkomen kunnen worden.

- 4. Er hoeft nu ook nog helemaal geen voorkeustracé te worden bepaald en er hoeft ook nog geen rijksbijdrage voor de aanleg van de RijnlandRoute te worden verleend.** Onlangs hebben wij minister Eurlings gevraagd geen rijksbijdrage te verlenen aan het voorkeustracé van de RijnlandRoute tussen de A44 en de A4 en thans in plaats daarvan te **bevorderen dat er op de kortst mogelijke termijn de nodige maatregelen op de bestaande N206-route worden genomen**, in het belang van de leefbaarheid, de veiligheid en de doorstroming (zie onze brief aan de minister d.d. 4 september jl.). Het gaat daarbij om typische "no regret"-maatregelen, maatregelen die nú al genomen kunnen en moeten worden, waar ook al geld voor is en/of die betrekkelijk weinig extra kosten¹, die een behoorlijke mate van effectiviteit hebben, die je snel kunt nemen en omgevingsvriendelijk zijn en waarmee je eventuele latere opties niet onmogelijk maakt. **Dat lijkt ons in een tijd van bezuinigingen een veel verstandiger aanpak dan honderden miljoenen te storten in de aanleg van een weg, die in ieder geval nog vele jaren op zich zal laten wachten en die zelfs niet aan de allerlaagste eisen voldoet.**

- 5. Onze voorstellen passen ook in opvatting van minister Eurlings, dat de RijnlandRoute niet per se in één keer hoeft te worden aangelegd, maar dat “een gefaseerde uitvoering” mogelijk moet zijn.**

Het IBHR-rapport bespreekt deze faseringsmogelijkheden ook. Zo vermeldt het rapport op pagina 66: *“In een eerste fase kunnen een aantal maatregelen met een groot probleemoplossend vermogen worden uitgevoerd. Met deze maatregelen kunnen de grootste knelpunten voor de doorstroming op het huidige traject worden aangepakt en kan een start worden gemaakt met de realisatie van de belangrijkste ruimtelijke en economische opgaven, inclusief een (gedeeltelijke) ontwikkeling van locatie Valkenburg”*. Terecht concludeert het IBHR-rapport op pagina 33, dat de RijnlandRoute het knelpunt Lammenschansplein / Lammebrug niet oplost en dat daarvoor dus hoe dan ook aanvullende maatregelen genomen moeten worden.

Anders dan wij pleiten de opstellers van het rapport in dit verband echter voor *“een extra ontsluitingsweg in het verlengde van de Churchilllaan naar de Oostvlietpolder”*. Wij hebben in onze brief aan de minister gepleit voor de oplossing, die Marco Elstgeest, Inholland-student civiele techniek en stagiair bij ingenieursbureau Breijn, heeft bedacht (http://www.lammenschansplein.nl/page_1232796904609.html), te weten: binnen het profiel van de bestaande Lammebrug meer rijstroken de stad uit ten koste van één rijstrook de stad in.

De opstellers van het IBHR-rapport schrijven daarover, dat deze oplossing *“geen robuuste toekomstvast oplossing voor de gehele oost-westverbinding (biedt)”*. De opstellers zien daarbij waarschijnlijk over het hoofd, dat de aanleg een brug c.a. over de Vliet in het verlengde van de Churchilllaan bijna 40 miljoen zou kosten en

¹ De door ons bepleite maatregelen zouden volgens de ramingen in het IBHR-rapport ca. 90 à 100 miljoen kosten. Als wordt afgezien van een aanpassing van de Lammebrug en het Lammenschansplein (kosten 0,25 miljoen) en in plaats daarvan een brug over de Vliet in het verlengde van de Churchilllaan c.a. wordt aangelegd, zouden de maatregelen op de bestaande route 125 à 130 miljoen kosten. Voor de verdubbeling van de Tjalmaweg (kosten 60 à 70 miljoen) kunnen de 120 miljoen gebruikt worden die de provincie en de HollandRijnlandgemeenten hebben gereserveerd voor de RijnlandRoute en voor de aanpassing van de Knoop Leiden-West kunnen de ca. 30 miljoen worden gebruikt die het rijk, de provincie en de gemeente Leiden daarvoor al ter beschikking hebben gesteld.

zeker niet meteen kan worden aangelegd en dat de door ons bepleite oplossing ca. 0,25 miljoen zou kosten (minder dan 1% van de kosten van de brug) en dat de door ons bepleite oplossing bij wijze van spreken 'morgen' kan worden uitgevoerd². In een latere fase zou - zo nodig - de Churchillbrug over de Vliet kunnen worden aangelegd (zie onze brief van 9 september 2005 aan Provinciale Staten van Zuid-Holland en de Tweede Kamer).

Jammer genoeg hebben de opstellers van het IBHR-rapport alleen of vooral het bestuurlijk draagvlak voor de verschillende oplossingen onderzocht³. Voor de fasering schijnt bij de provincie Zuid-Holland, de regio Holland Rijnland en de gemeente Katwijk geen draagvlak te zijn. Volgens het IBHR-rapport vinden zij fasering “*onwenselijk*”. Zo staat op pagina 59: “*Zij vrezen ervoor dat het gedeelde eindbeeld met een faseringsoplossing in gevaar komt*”. Wij hebben meermalen betoogd dat **een verwijtbare opstelling** te vinden. De provincie kan de bewoners langs de bestaande route en de gebruikers daarvan niet jarenlang in gijzeling blijven houden, onder verwijzing naar een nieuwe weg die hun problemen toch niet zal oplossen. En de provincie kan de bewoners van de Stevenshof en van Voorschoten niet jarenlang blijven bedreigen met een weg die hun woonomgeving ernstig zal aantasten. Ook het IBHR-rapport noemt op pagina 41 “*het aanpakken van de twee bottlenecks in de huidige route*” (de Knoop Leiden-West / Tjalmaweg en het Lammenschansplein) “*maatregelen met een groot probleemoplossend vermogen*”. Als de provincie en de regio die maatregelen nu niet willen nemen, dan vinden ze het binnenhalen van honderden miljoenen van het rijk blijkbaar belangrijker dan het oplossen van de bestaande problemen. Kennelijk beseffen ze dan ook nog steeds niet, dat een aantal van die maatregelen (ook volgens het IBHR-rapport) in ieder geval genomen moeten worden, RijnlandRoute of niet.

Graag bereid tot nadere toelichting op deze brief, 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

² Volgens gedeputeerde Van Dijk worden de maatregelen op het Lammenschansplein nu uitgewerkt en daarna uitgevoerd.
³ We zullen de Tweede Kamer en de provincie binnenkort ruim 6.500 handtekeningen aanbieden, vooral van inwoners van Leiden en Voorschoten die zich grote zorgen maken over de effecten van de aanleg van de RijnlandRoute en die de diverse overheden verzoeken **nú al zo snel mogelijk maatregelen te nemen** om het leefklimaat langs de Churchillaan (en andere wegen die ontlast moeten worden) te verbeteren en de verkeersveiligheid daar te vergroten (zie onze brief aan minister Eurlings d.d. 7 oktober jl.).