



©2007 Manon Vosk

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); F: <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 8 december 2009.

### PERSBERICHT

## Een analyse van het optreden van gedeputeerde Asje van Dijk op woensdag 2 december jl. in De Gouden Leeuw

### Hoe verkoop je aan mensen een weg die ze niet willen?

Op 2 december jl. was er in De Gouden Leeuw in Voorschoten een informatiebijeenkomst over de RijnlandRoute, waarin gedeputeerde Asje van Dijk 'zijn' weg aan een onwillig gehoor probeerde te 'verkopen'. De gedeputeerde heeft een voorkeur voor de variant vlak langs de Stevenshof en dwars door Voorschoten en hij probeerde die variant voor zijn gehoor in twee stappen aanvaardbaar te maken.

Stap 1: voer opnieuw een variant op waarvan je weet dat die nòg meer verzet oproept.

In deze stap haalde de gedeputeerde een variant boven tafel die al eerder veel verzet had opgeroepen: de "buitenom-variant" of "stadsrandroute". Die variant zou vanaf Katwijk met een grote boog dwars door de polders tussen Katwijk en Wassenaar om de toekomstige woonwijk op het voormalige vliegveld heen lopen (zie het kaartje hieronder).



De gedeputeerde suggereerde, dat minister Eurlings een krachtig voorstander van die variant zou zijn. Daar valt echter nogal wat op af te dingen. De minister beschouwt de RijnlandRoute namelijk primair als een provinciale weg en niet als een nationale prioriteit. En verder heeft Eurlings verschillende keren publiekelijk laten weten, dat hij de “buitenom-variant” vooral wilde laten onderzoeken om de ondergrens van de kosten in beeld te krijgen. Bovendien nam het rijk deze zomer al afstand van de “buitenom-variant”, omdat deze variant bij Valkenburg in het zicht zou komen te liggen van de vijfhonderd dure huizen die daar gepland zijn. De gedeputeerde werd er verder vanuit de zaal terecht op gewezen, dat de provincie zelf de “buitenom-variant” al een paar jaar geleden heeft laten vallen, juist vanwege de omgevingsschade daarvan.

Het weer opnieuw opvoeren van deze variant kan dan ook nauwelijks anders gezien worden dan als een doorzichtige poging om het voorkeurstracé van de provincie als een soort 'gulden middenweg' en "Zoeken naar balans" te kunnen presenteren, tussen de goedkope en omgevingsonvriendelijke “buitenom-variant” enerzijds en de omgevingsvriendelijke, maar betrekkelijk dure varianten die nu in de milieu-effectrapportage onderzocht worden anderzijds (“Holland Rijnland in het Groen”).

### Stap 2: Begin met de goedkoopste en meest schadelijke uitvoering van de weg die je wilt hebben en beschrijf elke verbetering als winst

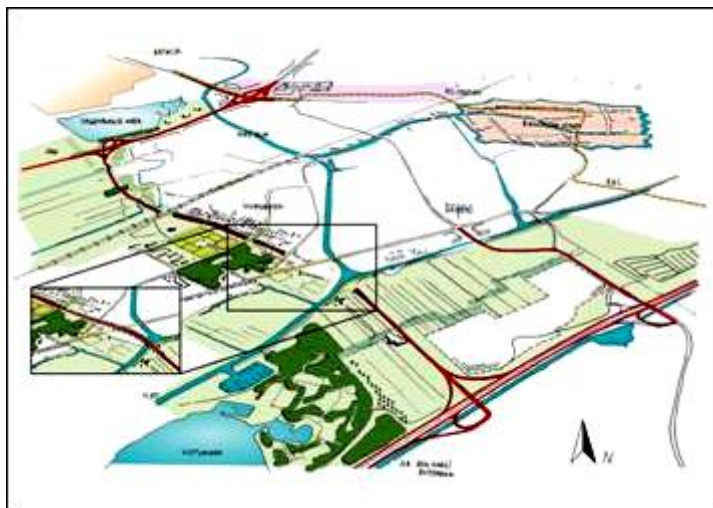
In de afgelopen zomer heeft een projectgroep van rijk en provincie een aantal varianten van de RijnlandRoute onderzocht. Daarbij is primair gezocht naar de allergeodkoopste oplossing die nog net aan de wettelijke milieu-eisen voldoet en pas daarna is gezocht naar ‘bouwstenen’ om de weg wat beter in te passen.

Zo zou de RijnlandRoute in de goedkoopste variant even ten noorden van Vlietland met een viaduct over de A4 recht de Grootte Westeindsche polder en het Groene Hart insteken. De eeuwenoude molen “Zelden van Passe” langs de A4 aan de Meerburgerwatering zou in alle varianten middenin een klaverblad komen te liggen.

In Voorschoten zou de goedkoopste variant op maaiveld dwars door het dorp lopen en bij het landgoed Berbice verhoogd, met een brug over de Leidseweg, de Voorschoterweg en de Vliet. Daarvoor zouden volkstuinen en sportvelden moeten wijken en ook tientallen woningen en bedrijven moeten worden gesloopt.

Bij de Stevenshof zou de goedkoopste variant schaamteloos op maaiveld vlak langs de rand van die wijk komen te lopen. Bij de Maaldrift zou de RijnlandRoute een volledige aansluiting op de A44 krijgen. De omvang van deze aansluiting zou geen enkele ruimte laten voor de ecologische verbinding die daar ook is gedacht.

En tussen Leiden en Katwijk zou de (tot 2 x 2 rijstroken uitgebreide) Tjalmaweg in de goedkoopste variant deels op maaiveld en deels half verdiept komen te liggen, met één ongelijkvloerse aansluiting op Valkenburg. Bij de Wassenaarseweg zou de RijnlandRoute in deze varianten gelijkvloers komen te liggen.



In een persbericht hebben we begin september al opgemerkt, dat dit soort voorstellen echt niet meer van deze tijd zijn, maar dat ze meer weghebben van de wegenplannen uit de jaren zestig en zeventig toen de wegenaanleg nog helemaal geen rekening hield met de omgeving.

Toch nam gedeputeerde Van Dijk juist deze voorstellen en ook de iets meer 'aangeklede' varianten in zijn presentatie in De Gouden Leeuw wel als uitgangspunt voor zijn verhaal. En dan kun je inderdaad elke verbetering presenteren als een enorme winst, die je voor de poorten van de hel hebt weggesleept. En dat deed hij dan ook! Of dat netjes is en bestuurder waardig is een tweede ...

### Had de gedeputeerde succes?

Kortom: met een wel heel bijzondere voorstelling van zaken probeerde de gedeputeerde de voorkeursvariant van de provincie voor zijn gehoor aanvaardbaar te maken. Daarin is hij echter zeker niet geslaagd. De mensen uit Zoeterwoude willen ook geen tunnel met een klaverblad in de Grote Westeindsche polder. Voorschoten wil per se geen RijnlandRoute in een verdiepte open bak door het dorp, maar een geboorde tunnel onder het dorp door als de weg er dan toch zou moeten komen. Leiden wil geen verdiepte RijnlandRoute langs de Stevenshof, maar ook een geboorde tunnel. Beide gemeenten willen een weg, die je niet kunt zien, niet kunt horen en niet kunt ruiken. Wassenaar wil geen volledige aansluiting op de A44, maar voldoende ruimte voor een ecologische verbindingzone. En ook de gemeente Katwijk wil de Tjalmaweg over een zo groot mogelijke afstand verdiept hebben.

### **Hoe houd je de druk op de RijnlandRoute hoog?**

(Door zo min mogelijk aan de huidige problemen te doen)

De gedeputeerde maakte in De Gouden Leeuw duidelijk, dat hij de RijnlandRoute zo snel mogelijk en in één keer wil aanleggen. Hij wil zo min mogelijk investeren in een verbetering van de bestaande route, omdat dat de druk op de RijnlandRoute vermindert.

Tijdens die bijeenkomst werd hij vanuit de zaal echter geconfronteerd met de opmerking, dat het kabinet aan de Tweede Kamer heeft laten weten dat er ook met de rijksbijdrage niet voldoende geld is om de RijnlandRoute aan te leggen. Daarom is besloten aan de westkant van Leiden eerst de Tjalmaweg tussen Katwijk en Leiden te verdubbelen en de aansluiting van de Tjalmaweg en de Plesmanlaan op de A44 te verbeteren en daarna aan de oostkant van Leiden de Churchilllaan onder de Vliet door te trekken naar de Europaweg (de zgn. bypass Oostvlietpolder). De RijnlandRoute kan volgens het kabinet later worden aangelegd als daar althans voldoende geld voor is. Dit wordt de "gefaseerde aanpak" genoemd.

De gedeputeerde gaf toe, dat dit in de stukken van het kabinet aan de Tweede Kamer stond, maar dat hij dat niet zo met de minister Eurlings had afgesproken. Hij verwees daarbij naar de RandstadUrgent-overeenkomst die hij met de minister gesloten had. Ook in die overeenkomst is echter wel degelijk sprake van "*de gefaseerde aanpak van de Rijnlandroute*". In de overeenkomst staat ook, dat de gedeputeerde zich heeft verbonden "*de planvorming over de Rijnlandroute, in lijn te brengen met de gefaseerde realisatie*" (zie de 5-minuten versie voor Provinciale Staten over Randstad Urgent Contract Integrale Benadering Holland Rijnland d.d. 25 november jl.; op onze site te vinden).

Kortom: een gedeputeerde die maar één ding wil: de RijnlandRoute, geen geld heeft om die weg aan te leggen, tegelijkertijd zo min mogelijk wil doen om de bestaande problemen op te lossen en op die manier iedereen in gijzeling houdt. Al met al geldt hier dus: als de vos de passie preekt, boer pas op je kippen!

Wim ter Keurs, Jan van Leeuwen en Evert Meelis