



©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, vrijdag 10 december 2010.

### KABINET!

Aan de minister van Infrastructuur en Milieu,  
Drs. M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus,  
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag.

**Betreft:** een antwoord op de vraag wat nu - zakelijk gezien - een verstandig vervolg is op het notaoverleg over het MIRT op 6 december jl. en het gesprek dat u eerdaags zult hebben met gedeputeerde Van Dijk over de RijnlandRoute

Zeer geachte mevrouw Schultz!

Tijdens het notaoverleg over het MIRT op 6 december jl. heeft u geen extra rijksbijdrage toegezegd voor de aanleg van de RijnlandRoute, maar nog eens benadrukt dat het hier niet om een rijksweg gaat, maar om een weg die deel uitmaakt van "het onderliggend wegennet", en dat het rijk en de provincie plus de regio ieder de helft van de aanlegkosten zouden betalen.

Uw opmerkingen waren geheel in overeenstemming met de positie die uw voorganger eerder ten opzichte van de RijnlandRoute heeft ingenomen. Hij waarschuwde eerder, dat de Kamer wel op een grotere rijksbijdrage kon aandringen, maar dat het rijk in dit soort projecten nooit meer dan de helft bijdroeg (en in veel gevallen minder) en dat een rijksbijdrage van meer dan de helft ertoe zou leiden dat andere regio's ook om een grotere rijksbijdragen zouden (kunnen) gaan vragen (wat het rijk vele honderden miljoenen zou kunnen gaan kosten). Daarom sprak hij dit voorjaar ook met de provincie af, dat de principeafspraken van najaar 2009 overeind zouden blijven (te weten een 50/50 verdeling van de kosten van het hele project) en dat hij de rijkstoezegging zou heroverwegen "*indien er vóór 1 december 2010 geen haalbaar en acceptabel voorstel voor scenario F of A ligt*".

De vraag is wat nu - zakelijk gezien - een verstandig vervolg is:

1. ofwel blijven aandringen op de volledige aanleg van de RijnlandRoute, een weg die de problemen onvoldoende zou oplossen en die - zeker niet alleen in Voorschoten, maar ook bij de

- Stevenshof en in de polders ten zuiden van Leiden - heel veel schade zou doen<sup>1</sup>, een weg ook die (zelfs zonder de te verwachten tegenvallers) thans kennelijk niet gefinancierd kan worden en waarvan de aanleg dus voor onbepaalde tijd onzeker is,
2. ofwel nu ten westen en ten oosten van Leiden de nodige maatregelen op de bestaande N206-route te nemen, maatregelen waarvoor op dit ogenblik al wel voldoende geld is, waarmee ook snel begonnen kan worden en waarvoor geen langdurige procedures nodig zijn, vervolgens de effecten van deze maatregelen op de doorstroming, de veiligheid en de leefbaarheid te blijven volgen en aan de hand daarvan te bezien of (en - zo ja - welke) aanvullende maatregelen nodig zijn (waarbij verdergaande maatregelen op de bestaande route veruit het meest voor de hand liggen).

Het antwoord op de vraag wat nu - zakelijk gezien - een verstandig vervolg is lijkt dus niet moeilijk:

- Het gaat immers om **een keuze tussen het haalbare** (snelle, betaalbare en effectieve maatregelen op de bestaande route) **en het onhaalbare** (de thans onbetaalbare en dus voor onbepaalde tijd onzekere volledige aanleg van de RijnlandRoute).
- Bovendien noemt het Eindrapport Integrale Benadering Holland Rijnland het aanpakken van de twee bottlenecks in de huidige route<sup>2</sup> "**maatregelen met een groot probleemoplossend vermogen**" (vetgedrukte van ons). 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*". Uit onderzoek van Goudappel Coffeng blijkt ook, dat de Churchilllaan en de Lelylaan in Leiden door deze maatregelen óók in 2020 niet overbelast worden.

**Wij adviseren u dus:**

- te blijven bij uw standpunt, dat het rijk niet meer dan de helft bijdraagt,
- de provincie te houden aan de afspraak die ze met uw voorganger heeft gemaakt om (nu eindelijk eens) de afgesproken maatregelen op de bestaande route voor te bereiden,
- te kiezen voor het dit voorjaar met de provincie besproken scenario G ("*In de eerste fase worden no regret onderdelen aangelegd, voor de tweede fase wordt opnieuw besluitvorming toegepast over het te volgen tracé*"). Dat is namelijk **het enige uitvoerbare no regret scenario**. Dit scenario lost de problemen immers op en laat verder alle opties open.

Graag bereid tot nadere toelichting en met vriendelijke groet en hoogachting namens de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland ([www.behoudrijnland.nl](http://www.behoudrijnland.nl)),

W.J. ter Keurs, J.R. van Leeuwen en E. Meelis

Cc de Tweede Kamer der Staten-Generaal,  
Provinciale en Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,  
De raden en de colleges van B&W van de HollandRijnlandgemeenten,

<sup>1</sup> Behalve de gemeente Voorschoten, hebben ook de gemeenten Wassenaar, Leidschendam-Voorburg en Zoeterwoude grote moeite met de huidige plannen voor de RijnlandRoute. Datzelfde geldt voor vele duizenden inwoners van Voorschoten en de Stevenshof.

<sup>2</sup> Deze bottlenecks zijn: de Knoop Leiden-West / Tjalmaweg en het Lammenschansplein / Lammebrug / Europaweg.