



P.a. Witte Singel 54,  
2311 BL Leiden

**Den Haag**, woensdag 5 november 2014.

Insprektekst van Wim ter Keurs namens het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute tijdens de hoorzitting van Provinciale Staten over het inpassingsplan RijnlandRoute op woensdag 5 november 2014 in de Landschapszaal van het provinciehuis

Mijnheer de voorzitter! Geachte Statenleden!

Mijn naam is Wim ter Keurs en ik mag hier spreken namens de bijna 30 organisaties die samen het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute vormen. Dank voor de gelegenheid hier het woord tot u te richten.

Wij nemen deze hoorzitting heel serieus, in die zin dat er andere besluiten uit voort moeten kunnen komen dan u door GS worden voorgelegd. Wij gaan ervan uit, dat deze hoorzitting ook voor u geen verplicht ritueel is, maar inhoudelijk van belang.

Vanwege de problemen aan de oostkant en de westkant van Leiden doen wij u het volgende voorstel. Maak nu eindelijk eens een begin met de aanleg van de RijnlandRoute en dan doelen we op de maatregelen op de bestaande N206-route die ook deel uitmaken van de RijnlandRoute (fase A zoals die wordt genoemd in het eindrapport van de Integrale Benadering Holland Rijnland).

Wij gaan ervan uit, dat ook het bedrijfsleven het belangrijk vindt dat er nu eindelijk wat wordt gedaan aan de problemen op de Europaweg, de Lammebrug en het Lammenschansplein en ook aan de Tjalmaweg en de Knoop Leiden-West.

Die maatregelen zijn veel effectiever, goedkoper en sneller te nemen dan de aanleg van het hele nieuwe deel van de RijnlandRoute tussen de A4 en de A44. En die maatregelen op de bestaande route veroorzaken ook niet de omgevingschade die de hele nieuwe verbinding wel veroorzaakt.

De argumenten voor deze keuze zijn strikt genomen niet nieuw:

- De aanleg van de hele RijnlandRoute kost extreem veel geld. Door dat geld allemaal in de RijnlandRoute te steken brengt u de provincie voor nog een flink aantal collegeperioden in zeer ernstige moeilijkheden. Dat zeggen wij niet alleen; daar bent u meermalen ook door uw eigen accountant voor gewaarschuwd.
- De kans, dat de hele RijnlandRoute maatschappelijk rendement oplevert, is volstrekt verwaarloosbaar. Dat zeggen wij niet alleen; dat zegt ook het CE Delft. In feite stond dat ook al in de MKBA die u zelf heeft laten maken. Daaruit bleek al, dat de RijnlandRoute onder de huidige economische omstandigheden bijna 350 miljoen meer kost dan de weg oplevert. De verkeersgroei en de congestie ligt volgens het CE-rapport zeker tot 2017 onder het laagste groeiscenario.
- Dit wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door het feit dat de verkeersprognoses voor de RijnlandRoute zijn gebaseerd op sterk verouderde, irreële prognoses voor de economische groei, irreële prognoses voor de omvang en ruimtelijke verdeling van de (beroeps-)bevolking en het aantal arbeidsplaatsen, irreële prognoses voor de omvang en de ruimtelijke verdeling van de woning- en kantorenbouw en de aanleg van bedrijfsterreinen en irreële prognoses voor de mobiliteit en de verdeling daarvan over de verschillende vervoerswijzen.

- De omgevingschade van de hele nieuwe verbinding (de parallelstructuren langs de A4 en de A44 en de nieuwe autoweg tussen de A4 en de A44) is helaas onbeoordeelbaar gemaakt doordat een aanvulling op het MER ontbreekt, dit ondanks toezeggingen van de gedeputeerde in de vergadering van de Statencommissie Verkeer en Milieu op 10 april 2013 en ondanks het advies van de Commissie voor de m.e.r. om een aanvulling op het MER op te stellen (zie het advies van de Commissie m.e.r. d.d. 18 oktober 2012 over de Rijnlandroute MER 2e fase 2.0).
- Zoals gezegd, zijn de maatregelen die ik noemde op de bestaande N206-route goedkoper, sneller en effectiever. Dat zeggen wij niet alleen; dat is ook de opvatting van het Eindrapport Integrale Benadering Holland Rijnland dat u vijf jaar geleden zelf heeft laten maken. Daarin is “*vanuit financieringsoverwegingen*” al sprake van de mogelijkheid de aanleg van de RijnlandRoute te faseren. Letterlijk staat er op pagina 66 van dat rapport: “*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*”. Let wel: dit gold volgens het projectteam dus zelfs bij een jaarlijkse BBP-groei van 2,7% (terwijl we nog niet op de helft daarvan zitten) en een autonome groei van het autoverkeer (terwijl het autoverkeer volgens de provincie zelf overal in Zuid-Holland afneemt).

Nogmaals: dit zijn geen nieuwe argumenten, geen nieuwe feiten. En het stereotiep wil nu eenmaal, dat politici nieuwe feiten nodig hebben om hun standpunt te kunnen veranderen. Mogen wij daar tegenover stellen, dat de argumenten die ik zojuist noemde zo langzamerhand niet meer veronachtzaamd kunnen worden en dat die argumenten stuk voor stuk redenen zijn om nu snel een begin te maken met de maatregelen op de bestaande route en vooralsnog af te zien van de hele nieuwe autoweg tussen de A4 en de A44. Dit onder het motto ‘Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald’.

Er is immers geen enkele reden om een extreem dure weg met grote natuur- en milieuschade aan te leggen die de problemen niet oplost. Een flink aantal van u bleek het daar - in de gesprekken die we onlangs met hen hadden - mee eens, maar dorst toch niet op haar of zijn eerder ingenomen standpunt terug te komen. Daar is inderdaad politieke moed voor nodig. Die moed levert echter wel wat op:

- U zou eindelijk wat aan de problemen doen, tegen een fractie van de kosten;
- U voorkomt een hoop natuur- en milieuschade, ook voor de bewoners van de Stevenschhof bijvoorbeeld;
- U houdt alle opties voor eventuele verdergaande maatregelen open;
- U bespaart de provincie grote financiële problemen voor een reeks van jaren.

Wij hopen, dat u die politieke moed weet op te brengen! Generaties na ons zullen u daar dankbaar voor zijn!

Dank voor uw aandacht!

**De 28 deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg (in willekeurige volgorde):** Stichting Buurtschap Zuidwijkse Polder, Bewonersvereniging Feministenbuurt Voorschoten, Wijkvereniging Wijkraad Stevenschof, Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute, Bewonersvereniging ZuiderZeehelden, Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland, Bewonersvereniging Het Wedde, STICHTING GROTE POLDER GROENE hart, Platform Duurzaam Voorschoten, Fietsersbond Voorschoten, Buurtvereniging St. Nicolaaspark en omgeving, Bewonersvereniging Park Allemansgeest, Stichting Tijd voor Groen/SnelwegofGroenweg, Vereniging tot behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten, Stichting Horst en Weide, Agrarische Natuurvereniging Santvoorde, Bewonersvereniging Charlotte Köhlerpad e.o., Stichting tot Behoud van CultuurHistorische Buitenplaatsen, Milieudefensie Voorschoten, Milieudefensie Leiden, Vereniging Vrienden Oostvlietpolder, Bewonersvereniging Boschgeest, Voetbal- en atletiekvereniging Voorschoten 97, Voorschotense Golfclub, Honk- en Softbalvereniging "Adegeest", Volkstuindersvereniging Voorschoten, Bewonersvereniging Stevenschof Vlek 17, Belangenvereniging Krimwijk,