



P.a. Witte Singel 54,  
2311 BL Leiden

Leiden/Voorschoten/Wassenaar/Zoeterwoude, donderdag 26 februari 2015.

## **PERSBERICHT!**

### **Bewonersgroepen bij de Raad van State in beroep tegen RijnlandRouteplannen**

De Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland is bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in beroep gegaan tegen de plannen van de provincie en het rijk voor de aanleg van de RijnlandRoute. De stichting deed dat namens dertig bewonersorganisaties die tezamen het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute vormen.

Het beroep van de bewonersgroepen richt zich met name tegen de hele nieuwe verbinding tussen de A4 en de A44. Die nieuwe autoweg met 2 x 2 rijstroken zou (tussen de Vliet en de A4) dwars door de Oostvlietpolder komen te lopen en door de rand van het recreatiegebied Vlietland en (tussen de spoorlijn Den Haag - Leiden en de A44) ook dwars door de Papenwegse polder en de Zuidwijkse polder ten zuiden van de Stevenshof. Die nieuwe autoweg is volgens de Bewonersgroepen extreem duur, draagt nauwelijks bij aan een oplossing van de verkeersproblemen, maar zou wel een hoop schade aan natuur en landschap veroorzaken en de bewoners van de Stevenshof in Leiden ernstige geluids- en stankoverlast bezorgen.

#### **No-regretmaatregelen**

De stichting vindt, dat er geen hele nieuwe weg moet komen, maar dat de knelpunten op de bestaande route aan de oostkant en de westkant van Leiden moeten worden weggenomen. Daarbij gaat het om een verdubbeling van de Europaweg en de Lammbrug en om een aanpassing van het Lammenschansplein aan de oostkant van Leiden en om een verdubbeling van de Tjalmaweg tussen Leiden en Katwijk en om een aanpassing van de Knoop Leiden-West (de aansluiting tussen de Tjalmaweg, de A44 en de Plesmanlaan) aan de westkant van Leiden. Een projectteam van rijk, provincie en regio constateerde al in 2009, dat een groot deel van de problemen daardoor opgelost zou worden. En eind vorig jaar deed ook het gezamenlijke bedrijfsleven in Leiden en Voorschoten een dringend beroep op de provincie om deze knelpunten voortvarend aan te pakken.

Volgens de stichting vindt de provincie het wegnemen van de bestaande knelpunten op de bestaande route kennelijk niet zo belangrijk. Provinciale Staten droegen het provinciebestuur bijvoorbeeld al in 2005 op om de Tjalmaweg snel te verbreden, maar die motie is nooit uitgevoerd. *“De provincie is bang, dat de problemen door die maatregelen op de bestaande route opgelost zouden worden en dat ze haar plannen voor de nieuwe autoweg dan zou moeten opgeven”*, aldus Wim ter Keurs, voorzitter van het Bewonersgroepenoverleg.

#### **Milieueffecten**

Volgens de stichting is er intussen zoveel veranderd in het ontwerp van de RijnlandRoute, dat de milieueffecten opnieuw onderzocht hadden moeten worden. De verantwoordelijke gedeputeerde, Ingrid de Bondt, had ook toegezegd, dat er een aanvulling op het MER (milieueffectrapport) zou komen. En de (landelijke) Commissie m.e.r. (de Commissie voor de milieueffectrapportage), die over de kwaliteit van milieueffectrapporten adviseert, had ook aangeboden die aanvulling te zullen beoordelen. De provincie vindt een nieuw MER of een aanvulling op het MER echter niet meer nodig, omdat de meeste veranderingen in het ontwerp van de RijnlandRoute volgens haar ‘verbeteringen’ zijn. Die beoordeling is volgens Ter Keurs echter ‘met de natte vinger’ gebeurd en ook niet getoetst door de Commissie m.e.r..

#### **Irreële prognoses**

De stichting maakt in haar beroep namens het Bewonersgroepenoverleg ook bezwaar tegen de wel erg selectieve manier waarop de provincie omgaat met de onderzoeken die ze zelf heeft laten doen. Zo tamboereert de provincie er voortdurend op, dat de baten van de RijnlandRoute bijna 2x zo hoog zijn als de kosten, maar ze laat consequent weg dat die uitkomst alleen geldt voor een volkomen irreëel scenario, met een hoge economische groei (van bijna 3% per jaar), een flinke toename van de bevolking, de werkgelegenheid en het autoverkeer. Bij een scenario dat veel beter aansluit bij de huidige werkelijkheid zijn de kosten van de weg ruim 1,4x zo hoog als de baten. In dat scenario kost de RijnlandRoute 335 miljoen euro meer dan de weg oplevert aan baten. Onder de huidige omstandigheden is de RijnlandRoute dus volkomen onrendabel.

## Geen behoorlijke probleemanalyse

De stichting verwijt de provincie in feite, dat ze nog nooit goed heeft geanalyseerd wat de problemen nu precies zijn, nu en in de toekomst. Zonder een behoorlijke probleemanalyse kan namelijk niet worden bepaald welke problemen er moeten worden opgelost en kan vervolgens ook niet worden beoordeeld of die problemen met de voorgestelde maatregelen wel (kunnen) worden opgelost. Zonder een deugdelijke probleemanalyse bestaat ook het risico, dat er telkens andere problemen worden opgevoerd waarom de gekozen maatregel zou moeten worden genomen. Dat deed de provincie in de afgelopen jaren regelmatig; iedere keer werd er weer een andere reden naar voren geschoven waarom de RijnlandRoute er moest komen.

## Financiële risico's

Ook financieel neemt de provincie volgens de stichting veel te veel risico's. Zo is in de stukken niet te vinden hoe de meerjarige dekking van de kapitaallasten (rente en afschrijvingen) is geregeld. Om de RijnlandRoute te betalen zal de provincie geld moeten lenen. In de provinciale begroting is echter geen rekening gehouden met eventuele rentestijging en hogere meerjarige (kapitaal)lasten als gevolg daarvan. Gezien de omvang van de investeringen, kan een kleine rentestijging echter al tot een fors bedrag aan extra (kapitaal)lasten binnen de provinciale begroting leiden. In de stukken wordt ook nergens de dekking van de beheer- en onderhoudskosten aangegeven. Daarom is ook niet te controleren of de beheer- en onderhoudskosten wel gedekt zijn. Ook de korting op het BTW-compensatiefonds kan een significant kostenverhogend effect hebben, dat kan oplopen tot enkele tientallen miljoenen per jaar als niet alle BTW gecompenseerd wordt. In de provinciale begroting voor 2015 staat, dat er in de komende jaren tekorten dreigen te ontstaan en dat dit tekort wordt veroorzaakt door een toename van de kapitaal- en beheerslasten binnen de provincie. Die kapitaal- en beheerslasten worden grotendeels veroorzaakt door de RijnlandRoute. Daarmee is de economische haalbaarheid niet aangetoond, maar juist twijfelachtig. *"Uiteindelijk betalen de inwoners van de Provincie de rekening"*, voegt Stan Dessens, voorzitter van de Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten en vicevoorzitter van het Bewonersgroepenoverleg, toe. *"Een rekening, die oploopt tot een miljard Euro, terwijl de no-regretmaatregelen voor een kwart van dat bedrag kunnen worden gerealiseerd. Over kapitaalvernietiging gesproken!"*.

## Weidevogelverliezen

Met de natuur gaat de provincie slordig om in de stukken die ze ter inzage heeft gelegd. Zo blijkt uit die stukken volgens Behoud Rijnland bijvoorbeeld, dat de provincie nu nog steeds niet weet of en hoe ze het verlies aan weidevogelbroedgebieden door de RijnlandRoute goed kan maken. De provincie kan namelijk nog steeds niet aangeven hoe, waar en wanneer die verliezen zullen worden gecompenseerd. En dat is in strijd met de Beleidsregel Compensatie van de provincie zelf. Te vrezen valt, dat er van compensatie op deze manier weinig terecht zal komen.

## Verzoek aan de Raad van State

Volgens de stichting Behoud Rijnland is een nieuwe autoweg tussen de A4 en de A44 dus helemaal niet nodig. Omdat die nieuwe weg wel veruit het duurste onderdeel van de RijnlandRoute vormt, echter nauwelijks bijdraagt aan een oplossing van de verkeersproblemen en bovendien grote natuur- en milieuschade veroorzaakt, heeft de Stichting Behoud Rijnland aan de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State gevraagd het besluit van de provincie om een nieuwe autoweg aan te leggen tussen de A4 en de A44 te vernietigen en de provincie op te dragen zo snel mogelijk de zogenaamde no-regretmaatregelen op de bestaande route te nemen.

**Wim ter Keurs en Stan Dessens**, voorzitter en vicevoorzitter van het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute

### Noot voor de redactie:

- Zonder kopje en tussenkopjes: 1186 woorden
- Nadere informatie bij Wim ter Keurs, tel. 071-5613043

**De deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg (in willekeurige volgorde):** Stichting Buurtschap Zuidwijkse Polder, Bewonersvereniging Feministenbuurt Voorschoten, Wijkvereniging Wijkraad Stevenshof, 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, Voorschotense Golfclub, Honk- en Softbalvereniging "Adegeest", Volkstuindersvereniging Voorschoten, Bewonersvereniging Stevenshof Vlek 17, Belangenvereniging Krimwijk, Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel en de daarop aansluitende straten