

# Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten

Aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Directie Participatie  
Rijnlandroute (A44 en A4)  
Postbus 30316  
2500 GH Den Haag

[www.oudgroenenleefbaarvoorschoten.nl](http://www.oudgroenenleefbaarvoorschoten.nl)

Bankrekeningnr.: 230 7345

Kamer van Koophandel: 411 658 18

Betreft: Zienswijze Ontwerp-tracébesluiten A4 en A44 (Rijnlandroute)  
digitaal: [www.centrumpp.nl](http://www.centrumpp.nl) lopende projecten

Afz.: drs. J.W. van Borselen, 2252 XJ Voorschoten

Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten

Voorschoten, 15 juni 2014

Beste lezer,

In deze brief geven wij onze zienswijze op het Ontwerp-tracébesluiten A4 en A44 (Rijnlandroute). In deze brief verwijzen wij naar onze zienswijze op het ontwerp PIP van de Rijnlandroute, zoals ingediend op 8 mei 2014. Wij verklaren dat onze zienswijze op het O-PIP integraal onderdeel geacht moet worden uit te maken van deze zienswijze.

Ook nemen wij deel aan het Bewonersgroepenoverleg Rijnlandroute, namens welk overleg een zienswijze is ingediend op 14 juni 2014; de zienswijze van het Bewonersgroepenoverleg moet dan ook geacht worden mede namens ons te zijn ingediend en onderdeel uit te maken van onze zienswijze.

## 1. Ongelijktijdigheid ontwerp PIP en OTB

In onze zienswijze op het ontwerp PIP hebben wij uitgebreid uiteengezet dat het zeer ongelukkig is dat de drie ontwerpbesluiten niet gelijktijdig ter inzage zijn gelegd.

Bij de in onze zienswijze op het O-PIP genoemde bezwaren komt nog dat het ons nu dubbel tijd kost om opnieuw een zienswijze in te dienen. Het vergelijken van de stukken voor de O-PIP en de OTB's vraagt ook nog eens extra aandacht. In een tijdbestek van twee maanden moeten organisaties, die bestaan uit vrijwilligers, twee maal een grote set stukken bekijken en een zienswijze opstellen.

Het valt niet goed te begrijpen dat een altijd als één integraal project gepresenteerde Rijnlandroute uiteenvalt in drie deelontwerpen (het O-PIP en twee OTB's) en als dat al zo moet zijn dat ze niet tegelijkertijd ter inzage gelegd konden worden. Nu de terinzagelegging van de OTB's nagenoeg plaats vond op de dag dat de zienswijze op het O-PIP moest zijn ingediend, komt dit alleen nog maar des te navranter over. Het getuigt van een gering gevoel van aandacht voor de belangen en de consequenties voor de (belanghebbende) insprekers.



Je zou zelfs kunnen betogen dat hier een onbewuste of moedwillige complicatie is gecreëerd voor de indieners van een zienswijze. Op geen enkele manier is beargumenteerd dat daar een goede reden voor heeft bestaan. Wij dringen er dan ook op aan om, als de Provincie en het Rijk de procedure willen voortzetten, de besluitvorming en publicatie van het PIP en de TB's wel tegelijkertijd plaats te laten vinden, zodat beoordeling van de besluiten ook in één keer kan plaats vinden. Wij geven overigens de moed en de hoop niet op dat de vele commentaren van stevig kaliber er toe kunnen leiden dat de besluitvormingsmachinerie tot stilstand komt en dat er nog eens zal worden nagedacht over hoeveel gemeenschapsgeld we willen besteden voor een onnodige oplossing, die met een kwart van het budget net zo goed kan worden gerealiseerd en om die reden dan ook de voorkeur verdient.

Het moet ons van het hart dat op vele momenten en op vele plaatsen bij de voorbereiding van de Rijnlandroute met een grote mate van veronachtzaming van de belangen van direct belanghebbende bewoners is omgegaan en dat alternatieven zoals het oplossen van de huidige knelpunten op de huidige N206 route en de Churchillaan nooit serieus zijn afgewogen. De stoomwals van een nieuwe weg buiten de stedelijke bebouwing om en door de kwetsbare natuur is van het begin af aan het motto geweest. Alle natuurverenigingen, bewonersverenigingen en direct betrokken gemeenten (m.u.v. een voortdurend onduidelijk positie innemend Leiden) hebben zich in diverse stadia tegen dit project verzet. Dat moet toch een keer serieus genomen worden, zeker omdat de natuur en het landschap die de grootste benadeelden zijn, in deze tijd toch juist van de bestuurders aandacht moeten krijgen omdat natuur en landschap zelf geen stem hebben en in het publieke debat moeten kunnen rekenen op verantwoordelijken in het publieke domein. Om het in juridische termen uit te drukken is het zorgvuldigheidsbeginsel veelvuldig niet in acht genomen.

2. In onze zienswijze op het O-PIP zijn wij uitgebreid ingegaan op het nut en de noodzaak van een nieuwe weg die een miljard Euro aan gemeenschapsgeld kost. Wij verwijzen daarnaar en beschouwen dat als integraal onderdeel van deze zienswijze. Het is bekend dat een eenmaal in gang gezette procedure zich moeilijk laat stoppen, ook al zijn de aan het besluit ten grondslag liggende factoren fundamenteel gewijzigd. Dat geldt voor de onderliggende aannamen van economische groei, woningbouw, aard en soort van de bedrijvigheid, etc . Het gevolg daarvan is dat de, mede aan het besluit ten grondslag liggende MKBA, niet langer overeind gehouden kan worden. Van een overigens al aanvechtbare uitkomst hoger dan 1 (de baten zijn hoger dan de kosten) is het een uitkomst lager dan 1 geworden (de kosten zijn hoger dan de baten). Daarbij moet nog eens bedacht worden dat alle niet goed financieel te wegen factoren (zoals verlies aan natuur en landschap, schade aan flora en fauna, belevingswaarde voor de bewoners) zich tegen de aanleg verzetten. Als dan de economische uitkomst van de MKBA al niet positief meer is, dan vragen wij ons af wat de keuze voor een door een uitgave van publieke middelen (die door ons allen opgebracht moeten worden) van een miljard Euro nog rechtvaardigt. Wij vragen u om door een onafhankelijke instantie (bijvoorbeeld Het CPB) een nieuwe MKBA te laten maken, die uitgaat van reële aannamen wat betreft de woningbouw, bedrijvigheid, aard van de economische ontwikkeling en toekomstige vervoersmodaliteiten. Als deze MKBA een uitkomst heeft die lager is dan 1 dan moet dit consequenties hebben voor de Rijksbijdrage aan dit project en daarmee van het doorgaan van het project in de door de Provincie voorgestane ZnB-variant. In dit verband verwijzen wij naar de CPB notitie van 4 maart 2014 getiteld "Second opinion MKBA ring Utrecht" in opdracht van uw ministerie.

Zoals eerder betoogd zijn er o.i. ook knelpunten op de huidige N206. Maar deze knelpunten kunnen worden opgelost met een veel bescheidener pakket van maatregelen, waardoor 3/4 van het budget niet hoeft te worden uitgegeven. Mocht later blijken dat er toch meer maatregelen nodig zijn, dan kan dat tegen die tijd worden bekeken. In juridische termen menen wij dat het motiveringsbeginsel, dat aan een beslissing ten grondslag behoort te liggen, in het geding is.

### 3. De probleemanalyse en verkeersontwikkeling

Voor de verkeersontwikkeling verwijzen wij naar onze zienswijze op het O-PIP en onze zienswijze op het MER- tweede fase. Daarin hebben wij omstandig uiteengezet dat de Rijnlandroute niet gebaseerd is op een actuele inschatting van de verkeersontwikkeling en de feitelijke waarnemingen uit de verkeerstellingen in de Leidse regio. Wij vinden de probleemanalyse onvoldoende onderbouwing geven voor een nieuwe weg. Daar laten wij het nu bij. Maar stel dat er een rechtvaardiging voor een nieuwe weg zou zijn, dan vinden wij de gekozen oplossing op een aantal punten zo te kort schieten en van een te technocratisch doordenderen getuigen, dat wij daar vraagtekens bij plaatsen.

Wij vragen aandacht voor de volgende punten:

- de basis van het probleem voor de ontwikkeling van de Rijnlandroute is gelegen in een aantal knelpunten op de huidige N206: op de Oost-Westverbinding dus. Daarbij benadrukken wij dat de Noord- Zuid verbindingen (de A4 en de A44) al behoren tot de zwaarst belaste wegen van deze regio, waar de filevorming in de ochtend- en avondspits meer regel dan uitzondering is. Het verdient altijd de voorkeur om de problemen op te lossen waar ze bestaan, zeker als daar goede mogelijkheden voor zijn. Eerder hebben wij aangegeven dat bij een realistische inschatting van de huidige en toekomstige verkeersontwikkeling een oplossing van de knelpunten op de N206 kan volstaan. Wat nu gebeurt is dat de oplossing van een knelpunt op een Oost-Westverbinding plaatsvindt door al dat verkeer toe te voegen aan een toch al zwaar belast Noord-Zuid verbinding: de A44 en de A4. Weliswaar kan betoogd worden dat de A44 en de A4 ter plaatse worden verbreed, doch de praktijk wijst uit dat als er echt een overbelasting van de A4 of de A44 optreedt, dat dan binnen de kortste keren beide wegen te kampen hebben met enorme filevorming. In die situaties is niet alleen de Noord-Zuid doorstroming gestremd maar ook de Oost-West doorstroming. Iemand die van Katwijk of Oegstgeest naar Utrecht wil staat vast in het verkeer op de A44 naar Den Haag of de A4 naar Schiphol. Het komt zeer regelmatig voor dat op de A44 vanaf de afslag Leiden filevorming optreedt. Ook op De A4 ter hoogte van Zoeterwoude treedt regelmatig filevorming op. Bij het knooppunt Leiden-West wordt dan -bij realisatie van de Rijnlandroute- al het verkeer van de verbrede Tjalmaweg komend uit Katwijk en het verkeer komend uit Leiden, aan de A44 toegevoegd waar dat verkeer nu gewoon de A44 kruist. Dat toegevoegde verkeer verergert de filevorming op de A44 alleen maar ook als de A44 is verbreed. Iedere filevorming op de A44, veroorzaakt door de stoplichten op de kruisingen van de A44 in Wassenaar, zal al snel opstropen tot aan het knooppunt Maaldrift en zich dus ook vertalen in filevorming op de Rijnlandroute. Het is een zeer onlogische oplossing om aan de zwaar belaste A44 over een stuk van bijna 3 kilometer al het Oost Westverkeer toe te voegen. Als je echte verkeersinfarcten wilt veroorzaken moet je alle verbindingen over eenzelfde wegvak laten rijden! Dan zijn bij grote verkeersdrukte, maar juist ook bij ongelukken en andere calamiteiten, alle verbindingen geblokkeerd en kan je van de A44 helemaal niet meer bij de A4 komen en omgekeerd. Dat kan je bepaald geen robuuste oplossing noemen.

Robuust betekent 'bestand tegen een stootje'; de Rijnlandroute, de A44 en de A4 zijn bepaald niet bestand tegen een stootje op het wegvak van de A44 tussen Leiden-West en Wassenaar en op de A4 tussen Leidschendam en Zoeterwoude. In een eerdere fase heeft de heer Otto Swertz zich gebogen over de robuustheidsanalyses op basis van de uitgangspunten van RWS en daar bleek ook uit dat de stelling dat de Rijnlandroute een robuuste oplossing is niet houdbaar is. Op deze analyse is overigens nooit vanuit enige instantie gereageerd.

- In het OTB van de A44 wordt het verkeer uit de Stevenshof richting Den Haag over de parallelweg van de A44 geleid om ter hoogte van het kruispunt Rozenlaan in Wassenaar op de A44/N44 ingevoegd te worden. Als er een onoverzichtelijk en overbelast kruispunt van een Rijksweg met lokaal verkeer genoemd kan worden is het dat kruispunt. Niet is voorzien in de aanpassing van dat kruispunt, dus moet er vanuit worden gegaan dat het verkeer uit de Stevenshof op die plek op de A44/N44 moet invoegen. Dat veroorzaakt extra drukte op dat kruispunt en daarmee extra filevorming op de A44, komend uit het noorden.

- het getuigt van een dogmatische starheid om de snelheid op de A44 vanaf knooppunt Leiden-West niet te willen verlagen naar 100 of 80 kilometer per uur. Nu is het zo dat je tot anderhalve kilometer voor Wassenaar met 120 kilometer per uur mag doorrijden om vervolgens in het laatste stuk bijna geforceerd vaart te moeten minderen van 120 naar 50 kilometer en naar 0 kilometer bij een rood stoplicht op de kruising met de Rozenlaan. Het gaat daarbij om een tijdwinst van hooguit enige tientallen seconden. Als de Rijnlandroute aan de A44 wordt toegevoegd vanaf knooppunt Leiden-West tot aan Maaldrift en de A44 heeft het verkeer ter plekke een maximum snelheid van 120 km/uur en op de Rijnlandroute van 80 km/uur. Dat heeft dan verkeerstechnische consequenties zowel in termen van investeringen in het knooppunt Maaldrift en Leiden West als in termen van verkeersveiligheid. Dat alles voor een tijdwinst van hooguit enige tientallen seconden, die weer verdampen voor het stoplicht bij de Rozenlaan of Den Deijl.

- Het beleid van Rijkswaterstaat t.a.v. de snelwegen is om het aantal op- en afritten van de snelwegen beperkt te houden. Dat voorkomt dat teveel lokaal verkeer gebruik gaat maken van het snelwegennet en daardoor dat net overbelast raakt. Nu is het resultaat van deze OTB's dat op de A44 en de A4 binnen een afstand van twee kilometer twee nieuwe op-afritten worden toegevoegd. Op de A4 met de nieuwe aansluiting van de Rijnlandroute en bij de A44 met het knooppunt Maaldrift. Dit terwijl dat helemaal niet nodig zou zijn geweest als de knelpunten op de N206 bij het knooppunt Leiden-West en bij het Lammenschansplein/Europaweg zouden worden aangepakt. Dat kan alsnog door eerst deze twee knelpunten op de N206 aan te pakken en dan te bezien wat het nog resterende knelpunt is: ons inziens geen.

- Ook verbaast het ons dat komend via de Rijnlandroute in westelijke richting het niet mogelijk is om af te slaan bij de Stevenshof.

Al met al serieuze bezwaren tegen de thans gekozen oplossing. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald: nu kan nog gekozen worden voor een andere oplossing. Dat vergt politieke en bestuurlijke moed, maar daar is niets verkeerd mee. Overigens vinden wij ook dat de budgettaire situatie van Rijk, Provincie en gemeenten er toe zou moeten dwingen om aan een wezenlijk goedkopere oplossing de voorkeur te geven.

4. Zonder een scrutineuze vergelijking te hebben gemaakt tussen de toelichtingen op het O-PIP en de OTB's valt het op dat er duidelijke verschillen zijn, waarvoor niet direct een verklaring te vinden is. Waarom wordt in de OTB's wel gesproken over verkeersveiligheid en explosieven en is daar in het O-PIP weinig of niets over te lezen? Waarom wordt in de OTB's geen woord gewijd aan de economische haalbaarheid, de kosten en de maatschappelijke uitvoerbaarheid? Waarom wordt in de OTB's expliciet gesproken over een schadevergoedingsregeling en is daar in het O-PIP niets over gezegd?

## 5. Natuur en Landschap

Wij gaan hier niet uitgebreid op in omdat dat al door andere organisaties gedaan wordt en wij in onze zienswijze op het O-PIP daar al het nodige over hebben opgemerkt. Wel maken wij een paar opmerkingen, die nauw verbonden zijn met deze OTB's.

- de aansluiting van de Rijnlandroute via een bovenlangse kruising op de A4 geeft een enorme horizon vervuiling vanaf de Zoeterwoudse kant. Eigenlijk zou dat niet meer moeten mogen in een vlak landschap dat het begin van het Groene Hart is. Ook wordt daarmee de molenbiotoop van de molen "Zelden van Passe" geraakt. Deze oplossing wordt nú maar zal in de toekomst alleen nog maar méér worden betreurd.

- met het knooppunt Maaldrift en de verbrede A44 wordt de ecologische verbindingszone van het duingebied met het veen- horst- en weidegebied definitief om zeep geholpen. Van de al zo nauwe corridor tussen het verstedelijkte gebied van Wassenaar en Leiden wordt opnieuw een reep afgehaald en daarmee wordt de zieltogende EHS verbinding definitief van de kaart geveegd (iets wat de Provincie Zuid-Holland al bestuurlijk in gang heeft gezet). Van bestuurders in deze tijd zou je het omgekeerde mogen verwachten. Visie op landschap en cultuurhistorie hadden er toe moeten leiden dat een werkelijke ecologische verbinding tussen Wassenaar en Leiden zou worden gecreëerd.

- de ronduit schamele voorstellen voor een ecologische verbinding via een aantal opgewaardeerde rioolbuizen verdient deze naam niet en is zelfs te min om een schaamlap genoemd te worden.

- nog steeds wordt niet duidelijk hoe de compensatie van verloren gaande natuur en waterberging gaat plaats vinden. Dat is een wezenlijk toets op een zorgvuldig overheidsbeleid, waarbij niet eens zozeer het financiële plaatje telt maar de geloofwaardigheid in het geding is van een wettelijk vastgelegd plicht.

Onze conclusie kan dan ook niet anders zijn dat de voorgestane oplossing van de knelpunten op de N206 niet een nieuwe weg door een open landschap kan zijn. Een goede probleemanalyse ligt er niet aan ten grondslag en het zou van bestuurlijk moed getuigen om daarvoor open te staan. Een nieuwe MKBA door een onafhankelijk bureau als het CPB ware daarvoor uit te voeren; in dit verband wijzen wij naar de al eerder genoemde second opinion van het CPB met betrekking tot de MKBA inzake de A12/A27 verbreding van de ring rond Utrecht. Wij vragen u dan ook met klem om een second opinion uit te (laten) voeren van de MKBA Rijnlandroute.

Daarbij komt dat de thans voorgestane uitvoering een zo wezenlijk aantal vragen oproept dat het gezond verstand zegt dat je dat niet moet willen. Als dan ook nog eens deze oplossing vier(!) keer zo veel kost als het oplossen van de knelpunten op de bestaande route, rijst de vraag: Rijk en Provincie waar bent u mee bezig?

Wij dringen er dan ook met de grootst mogelijke klem op aan om de Tracé Besluiten A4 en A44 niet te nemen en snelstens aan de slag te gaan met het oplossen van de knelpunten op de huidige N206.

Met vriendelijke groet,

drs. J.W. van Borselen  
secretaris Vereniging tot Behoud van Oud, Groen en Leefbaar Voorschoten