



©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; 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, woensdag 14 mei 2008.

Aan Ron Hillebrand, PvdA Statenfractie Zuid-Holland,
Provinciehuis, kamer C-145, Zuid-Hollandplein 1,
Postbus 90602, 2509 LP Den Haag.

betreft: uw e-mailbericht van 9 mei jl. als reactie op ons persbericht over de brief en het rapport van de Randstedelijke Rekenkamer over de RijnlandRoute

Zeer geachte Heer Hillebrand!

Dank voor uw reactie op ons persbericht over de quick scan van de Randstedelijke Rekenkamer (zie bijlage).

De quick scan van de Rekenkamer hamerde vooral op het ontbreken van het "nulalternatief" in de provinciale studies over de RijnlandRoute. Vrijwel onmiddellijk daarna stond in het Leidsch Dagblad van 30 april jl., dat CDA en PvdA in de provincie denken dat ook "met de aanvullende informatie toch zal blijken dat een nieuwe weg de beste oplossing is voor de verkeersproblemen in de regio" en dat die beide partijen "weinig heil (zien) in het alternatief, het verbeteren van de huidige knelpunten, zoals de Leidse Churchilllaan".

Aan u werd in het betreffende artikel (*Rijnlandroute blijft beste oplossing*) de veronderstelling toegeschreven, dat - als je de bestaande route verbetert - "over de Churchilllaan, inclusief het lokale bestemmingsverkeer, 50.000 auto's gaan rijden" (met alle gevolgen vandien).

In ons persbericht staat, dat uit eigen onderzoek van de provincie blijkt dat er dan - afhankelijk van de plek - geen 50.000, maar 20.000 à 35.000 motorvoertuigen per dag over de Churchilllaan zullen rijden. Daar lieten we echter op volgen, dat daarbij volgens ons een irreële toename van het aantal bestemmingen (kantoren) in Leiden is verondersteld plus een onverminderde groei van het autoverkeer en een extreem laag aandeel van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer. De werkelijke belasting zal dus veel minder zijn.

U schrijft in uw reactie dat wij uw mening in ons persbericht "onvolledig weergegeven" hebben. U schrijft, dat u ook tegen het Leidsch Dagblad heeft gezegd "dat (...) een goede objectieve studie kan helpen (of beter gezegd zelfs noodzakelijk is) om de inhoudelijke discussie te ondersteunen" en dat u het dus wel degelijk "een groot gemis" vindt, "dat de nul(plus)variant ontbreekt". Wij kunnen natuurlijk niet reageren op wat u

tegen het Leidsch Dagblad heeft gezegd (en daarin niet terechtgekomen is); wij kunnen alleen reageren op wat in het Leidsch Dagblad aan u wordt toegeschreven.

In uw reactie op ons persbericht schrijft u, dat u "het rekenkamerrapport (...) wel degelijk zeer serieus (neemt)". Maar in diezelfde reactie schrijft u ook, dat de nul(plus)variant "geen wenselijk alternatief zal blijken te zijn" en ook geen "haalbare variant is". Uw opvatting lijkt daarmee op voorhand vast te staan. Een behoorlijke uitwerking van de nul(plus)variant zal u dus niet overtuigen van de zin van een verbetering van de bestaande route. Kennelijk moet de nul(plus)variant ànderen ervan overtuigen, dat het verbeteren van de bestaande route niet wenselijk en niet haalbaar is.

De vraag is dan wel hoe serieus u de quick scan van de Rekenkamer neemt. De Rekenkamer vindt immers "nog niet voldoende overtuigend aangetoond", dat een nieuwe wegverbinding zoals de RijnlandRoute nodig is en dat het op basis van de kosten-batenanalyse eigenlijk niet mogelijk was een voorkeurstracé voor de RijnlandRoute te bepalen.

De RijnlandRoute (een weg van een half miljard à een miljard euro) zal de problemen op de bestaande route niet oplossen. Daar zal dus so wie so veel gericht wat aan gedaan moeten worden (van verschillende kanten zijn daar - ook door ons - voorstellen voor gedaan). Uit onderzoek van de provincie blijkt bovendien, dat de aanleg van de RijnlandRoute zorgt voor een minieme "winst" in reistijd "van 0,5-1,0 minuten per gemiddelde verplaatsing" en dat de economische effecten van de aanleg van die weg niet kunnen worden aangetoond. Bovendien zullen alle varianten de (dan verbrede) A4 overbelasten.

De stuurgroep RijnlandRoute heeft met het voorkeurstracé in feite gekozen voor het minst dure alternatief met de grootste omgevingschade. Als de wensen van Katwijk en Leiden voor een verdiepte ligging van delen van de RijnlandRoute gehonoreerd worden, zullen de kosten van de N11-tracé's en de Korte-Vliettracé's elkaar echter veel minder gaan ontlopen en zal de grote omgevingschade het belangrijkste kenmerk van het voorkeurstracé blijven.

We zouden het op prijs stellen een keer met u en uw fractie van gedachten te wisselen over de RijnlandRoute. Wellicht wilt u ons een aantal dagdelen doen toekomen waarop dat wat u betreft mogelijk zou zijn.

Intussen graag bereid tot nadere toelichting, met vriendelijke groet en hoogachting namens de Stichting Behoud Stad, natuur en Landschap Rijnland (www.behoudrijnland.nl).

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