

From: [Wim ter Keurs](mailto:Wim.ter.Keurs@tweedekamer.nl) **Sent:** Monday, February 02, 2009 12:12 PM **To:** G.Koopmans@tweedekamer.nl **Cc:** [Evert Meelis](mailto:Evert.Meelis@tweedekamer.nl) ; [Jan van Leeuwen](mailto:Jan.van.Leeuwen@tweedekamer.nl) **Subject:** opmerkingen die u hebt gemaakt tijdens het notaoverleg van de vaste commissies van V&W en VROM op maandag 15 december jl.

Geachte Heer Koopmans!

Het zij ons vergund hieronder alsnog te reageren op enkele opmerkingen die u hebt gemaakt tijdens het notaoverleg van de vaste commissies van V&W en VROM op maandag 15 december jl..

U merkte in dat overleg in verband met de RijnlandRoute onder meer op, dat *"de Raad van State (...) al twee keer "nee" (heeft) gezegd tegen bestemmingsplannen voor die regio"*.

Het ging daarbij om twee bestemmingsplannen ("De Horn" en "De Kleipetten Zuid" ¹) van de gemeente Katwijk, samen goed voor maximaal 630 woningen in Rijnsburg. De Raad van State heeft beide plannen inderdaad gedeeltelijk vernietigd vanwege de verkeersproblemen die zouden kunnen ontstaan door de toename van het verkeer en de beperkte capaciteit van de infrastructuur.

De Raad van State noemde in dit verband *"de mogelijke aanleg van de Rijnlandroute"* als een oplossing. De Raad voegde daar echter meteen aan toe, dat *"ten behoeve van de aanleg van de Rijnlandroute nog geen planologische besluitvorming heeft plaatsgevonden"*. De aanleg van de RijnlandRoute is ook volgens de Raad van State nog helemaal niet zeker. De Raad schrijft in zijn besluit namelijk: *"dat hiervoor reeds een zogenoemde kosten-batenanalyse is gemaakt, dat tussen de gemeente en de provincie afspraken zijn gemaakt omtrent de financiering van de route en dat het voornemen bestaat een milieueffectrapport te laten opstellen ten behoeve van deze route, maakt dat niet anders"*.

De Raad van State legt in zijn besluit echter geen exclusief verband met de Rijnlandroute, maar schrijft in zijn besluiten, dat een oplossing voor de verkeersproblemen gezocht moet worden, *"bijvoorbeeld in de vorm van de aanleg van de zogenoemde Rijnlandroute dan wel een verdubbeling van het aantal rijstroken van de N206"* (vetgedrukte van ons).

Hierbij is van belang dat de Tjalmaweg het westelijk deel van de RijnlandRoute vormt en **onmiddellijk** verdubbeld kan worden. Daar is geen enkele mer-procedure of bestemmingswijziging voor nodig. Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben bovendien in de zomer van 2005 al unaniem een motie aangenomen, waarin Gedeputeerde Staten wordt opgedragen *"om zo snel mogelijk het gedeelte van de N206 tussen Katwijk en Leiden uit te breiden tot aanleg van 2 maal 2 rijstroken"*.

Deze verdubbeling kan thans gefinancierd worden uit de ca. 120 miljoen euro die de provincie en de regiogemeenten al hebben gereserveerd voor de aanleg van de RijnlandRoute, omdat de verdubbeling van de N206 daarvan deel uitmaakt. Mocht de provincie onverhoopt kiezen voor het voorkeustracé van de RijnlandRoute vlak langs de Stevenshof en dwars door Voorschoten, dan zal de aanleg van die weg nog jaren op zich laten wachten, omdat daar nog wel allerlei procedures en bestemmingswijzigingen voor nodig zijn en de financiering daarvan (meer dan een half miljard euro) ook nog niet rond is.

Naar aanleiding van een persbericht van de regio, waarin *"de woningnood"* in de regio als reden wordt genoemd om de hierboven bedoelde woningen in Rijnsburg *"het liefste zo snel mogelijk (te) bouwen"*, hebben wij het AB en DB van het Samenwerkingsorgaan Holland Rijnland geschreven: *"Als u dat werkelijk serieus meent, dan kunt u - gezien de uitspraken van de Raad van State - dus*

1 http://www.raadvanstate.nl/uitspraken/zoeken_in_uitspraken/default.asp (zaaknummers 200706142/1 en 200706085/1)

veel beter aandringen op een snelle verdubbeling van het hierboven telkens bedoelde gedeelte van de N206 dan blijven drammen op de onzekere aanleg van de RijnlandRoute die hoe dan ook nog jaren op zich zal laten wachten".

Desondanks kiezen de provincie en de regio er niet voor om een optie te kiezen die woningbouw mogelijk maakt (de verdubbeling van de Tjalmaweg), maar houden zij de pas recentelijk bedachte en volstrekt kunstmatige stelling vol, dat het westelijk deel en het oostelijk deel van de RijnlandRoute "onlosmakelijk" met elkaar verbonden zijn. De bedoeling daarvan is overduidelijk: door een letterlijk voor de hand liggende oplossing af te wijzen die woningbouw mogelijk maakt, hopen zij de druk op het rijk te houden om vele honderden miljoenen in de aanleg van het oostelijk deel van de RijnlandRoute (A44 - A4) te steken.

Wij achten deze handelwijze om een aantal redenen verwerpelijk. Ten eerste zijn nut en noodzaak van het oostelijk deel nog nooit aangetoond en ten tweede zal het oostelijk deel grote schade aan natuur en landschap veroorzaken en Voorschoten doormidden splijten. Bovendien komt de RijnlandRoute de robuustheid van het wegennet niet ten goede, een aspect waar minister Eurlings zich terecht zorgen over maakt. Zo herhaalde hij op 15 december jl. nog eens wat hij eind 2007 ook al gezegd had, namelijk dat *"het niet alleen om de Rijnlandroute gaat, maar ook om de parallellisatie A4-A44, de robuustheid en het netwerk tussen Den Haag en Amsterdam waarin ook nu al alles bij het minste geringste vastloopt"*. Hierbij is van belang dat uit kaarten, die de provincie heeft laten maken met de intensiteit/capaciteitverhouding in het drukste uur van de avondspits, blijkt dat de A4 en delen van de A44 ten noorden van Leiden bij alle alternatieven van de RijnlandRoute overbelast zullen zijn.

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

Wim ter Keurs, voorzitter