



©2007 Mazon Vork

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

Inspreektekst van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland over de RijnlandRoute bij agendapunt 2a van de vergadering van de Statencommissie Mobiliteit, Kennis en Economie (“*Uitkomsten Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)*”) op vrijdagmiddag 2 juli 2010 in het provinciehuis in Den Haag.

Motto: *Neem uw verantwoordelijkheid, blijf geen machteloze ‘praatclub’ en ga echt aan de slag met de aanpak van de knelpunten op de bestaande N206-route, met scenario A dus. Dan kunt u bij wijze van spreken morgen de schop in de grond steken.*

Mijnheer de voorzitter, leden van de Commissie!

Mijn naam is Wim ter keurs en ik mag hier spreken namens de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland over de thans ontstane situatie wat betreft de RijnlandRoute.

Ik wil in vier punten reageren op deze situatie:

1. **Wat u eigenlijk wilde** (het oorspronkelijke ‘voorkeurstracé’ van de provincie, ‘Zoeken naar Balans’ of hoe u het N11w-tracé ook wilt noemen) **kan niet**. Daar komt u immers enkele honderden miljoenen voor tekort en daar is bovendien heel veel - en toenemende - weerstand tegen.
2. **Waar Gedeputeerde Staten nu mee komen** (scenario F, de ‘kale’ of ‘uitgeklede’ variant) **kan ook niet**. Daar is werkelijk iedereen tegen en zelfs voor die ‘uitgeklede’ variant komt u ook geld tekort.
3. **‘Niets doen’** als de ‘kale’ of ‘uitgeklede’ variant niet mogelijk is (of zoals GS het in hun brief aan u formuleren “*voorlopig afzien van een wegverbinding tot het moment dat er zicht is op zodanige middelen dat de risico’s beter gedekt zijn*”) **kan natuurlijk ook niet**. U kunt als verantwoordelijk politicus nu niet ineens uw kop in het stand steken voor de reële verkeers- en leefbaarheidsproblemen die er zijn (vooral ook niet, omdat u daar zelf mede debet aan bent).
4. **Dan blijft er dus maar één reële optie over: kom nu eindelijk de afspraken met de minister eens na! Ons advies luidt:** Neem uw verantwoordelijkheid, blijf geen machteloze ‘praatclub’ en ga echt aan de slag met de aanpak van de knelpunten op de bestaande N206-route, met scenario A dus. Dan kunt u bij wijze van spreken morgen de schop in de grond steken!
U heeft al in 2005 unaniem besloten tot verdubbeling van de Tjalmaweg. Ga dat nu dan ook eens uitvoeren. Daar is geld voor. Pak de Knoop Leiden-West aan. Ook daar is geld voor. En realiseer de bypass door de Oostvlietpolder, maar los in de tussentijd de problemen bij het Lammenschansplein en de Lammebrug op. Yes, you can: u bent daar immers weg-, brug- en vaarwegbeheerder.
Voor scenario A is wél voldoende geld, voor die maatregelen zijn merendeels geen lange procedures nodig en ze zijn heel effectief. Of zoals in het IBHR-eindrapport staat: het zijn maatregelen met “*een groot probleemoplossend vermogen*”. Daar kunt u niet zomaar aan voorbij blijven gaan.
Het gevolg van scenario A is in ieder geval **niet**, dat “*de verkeersproblemen zich gaan verplaatsen van de randen van Leiden naar de binnenstad van Leiden*”, zoals GS in hun brief aan u schrijven. Dat gaat niet gebeuren, zoals zonneklaar blijkt uit de kaarten van Goudappel Coffeng die de verkeersintensiteit op de wegvakken vergelijken met de capaciteit van die wegvakken. Uit de I/C-kaarten voor scenario A in 2020 blijken Churchillaan en Lelylaan, zelfs met de uitgangspunten van de provincie, juist niet overbelast te worden. (Overigens kregen we die kaarten pas na een beroep op de Wet openbaarheid van bestuur.)

Kortom: aan de slag en veel succes! Dank voor uw aandacht!