



P.a. Witte Singel 54,  
2311 BL Leiden

**Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald!**

**Leiden/Voorschoten/Wassenaar/Zoeterwoude**, vrijdag 22 november 2013.

Aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal,  
t.a.v. de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Postbus 20018. 2500 EA Den Haag

**Onderwerp:** de RijnlandRoute en het Notaoverleg MIRT op maandag 25 november as.

Geachte Commissie!

Aanstaande maandag behandelt u onder meer het MIRT, de Bestuurlijke overeenkomst Rijnlandroute en de Startbeslissing verbreding A4 Vlietland - N14.

Op rijksniveau is de RijnlandRoute begin dit jaar ook al aan de orde geweest, te weten in de brief van de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de invulling van de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds. Volgens die brief behoorde de RijnlandRoute tot de *“projecten die de robuustheid en veiligheid van het wegen- en spoornet verbeteren”*<sup>1</sup>. Die projecten zouden onverminderd worden voortgezet. In het verlengde daarvan stelt de minister voor de RijnlandRoute meer dan een half miljard euro (535 miljoen) beschikbaar.

Hieronder wordt kort uiteengezet waarom dit een onverantwoorde besteding van overheidsmiddelen betreft. Het motto zou hier moeten zijn: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald!

De geciteerde argumenten (de verbetering van de robuustheid en de veiligheid) zijn namelijk niet juist en vormen dus ook geen reden om de RijnlandRoute onverminderd voort te zetten. Volgens de normen die het KiM hanteert blijkt de door de provincie gekozen variant van de RijnlandRoute (i.c. Zoeken naar Balans) het wegnnet ter plaatse juist minder robuust en minder veilig te maken<sup>2</sup>. Dit zorgt er verder ook voor, dat de reistijd - vooral op de A4 en de A44 - toeneemt.

Ook wat de criteria betreft die begin dit jaar door de minister zijn gehanteerd voor de *“prioritering van het huidige wegenprogramma”* scoort de RijnlandRoute slecht<sup>3</sup>. Zo scoort de RijnlandRoute wat betreft *“economisch rendement”* en het SVIR-doel *“vergroten concurrentiekracht”* het laagst van alle niet getemporeerde projecten.

---

<sup>1</sup> Zie de brief van de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de invulling van de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds d.d. 13 februari jl.; kenmerk IENM/BSK-2013/23008.

<sup>2</sup> Zie onder meer de brief van het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute d.d. 26 maart jl. “Bezuinigingen Infrastructuurfonds; RijnlandRoute”.

<sup>3</sup> Zie “Invulling bezuinigingen infrastructuurfonds 201323008 - sectorplaat - wegen” (versie 11 februari 2013).

Dat de RijnlandRoute economisch slecht scoort als er van reële prognoses wordt uitgegaan, was overigens al langer bekend. Uit de MKBA RijnlandRoute van mei vorig jaar bleek bijvoorbeeld, dat de RijnlandRoute in een reëel economisch scenario meer kost dan de weg oplevert<sup>4</sup>.

Er is alle reden de overdreven prognoses voor de RijnlandRoute bij te stellen. Al in het Eindrapport Integrale Benadering Holland Rijnland (het IBHR-eindrapport, het enige rapport over de RijnlandRoute dat in oktober 2009 onder regie van het rijk gemaakt is) stond, dat de noodzaak van de RijnlandRoute is onderbouwd door overdreven verkeersprognoses. Ook het Voorlopig Toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. (oktober 2012) wijst op de overdreven prognoses waarop de plannen voor de RijnlandRoute gebaseerd zijn. Rijkswaterstaat heeft zijn verkeersprognoses intussen ook naar beneden bijgesteld<sup>5</sup>.

Ook uit provinciale rapporten blijkt, dat het autoverkeer overal in Zuid-Holland **afneemt**<sup>6</sup>. Ook de prognoses voor de toename van het aantal woningen, kantoren en bedrijventerreinen in de as Katwijk-Leiden tot 2020 of 2030 zijn niet meer houdbaar<sup>7</sup>. De oppervlakte kantoorruimte zal hier zeker niet in tien, vijftien jaar met 70% toenemen en er zullen tot 2020 ook zeker geen 30.000 woningen in de regio worden gebouwd, zoals in de prognoses voor de RijnlandRoute werd verondersteld.

Daarom kan vooralsnog worden volstaan met het wegnemen van een aantal knelpunten op de bestaande N206-route, ten oosten en ten westen van Leiden. In het hierboven al genoemde IBHR-Eindrapport van oktober 2009 wordt ook gepleit voor deze zogenaamde ‘no-regretmaatregelen’<sup>8</sup>.

Het lijkt ons - zeker in deze tijd waarin de financiële prioriteiten regelmatig opnieuw vastgesteld moeten worden - van het grootste belang voorrang te geven aan deze no-regretmaatregelen, de effecten daarvan op leefbaarheid, veiligheid en doorstroming te blijven monitoren en op grond daarvan te bezien of en - zo ja - welke verdergaande maatregelen nodig zijn. Op die manier zou pas echt verantwoord met overheidsmiddelen worden omgegaan. Voor deze no-regretmaatregelen is overigens ook helemaal geen rijksbijdrage nodig.

Wij hopen dat u komende maandag voor de hierboven aangegeven fasering zult pleiten (eerst de no-regretmaatregelen, vervolgens de effecten daarvan monitoren en pas op basis daarvan eventueel verdergaande maatregelen nemen).

Het zou van bestuurlijke wijsheid getuigen het budget voor de rijksbijdrage voor de RijnlandRoute vooralsnog aan te houden en de minister te vragen deugdelijke analyses te laten maken van de feitelijke ontwikkelingen en reële prognoses.

---

<sup>4</sup> In de definitieve versie van de (door Ecorys in opdracht van de provincie gemaakte) MKBA RijnlandRoute d.d. 15 mei 2012 is niet alleen gerekend met een heel hoog groeiscenario (“Global Economy”, met een jaarlijkse BBP-groei van 2,7% in de periode 2000-2020), maar ook met een veel lager (en dus reëler) groeiscenario (“Regional Communities”, met een (gemiddelde) jaarlijkse BBP-groei van 1,1% in dezelfde periode). In het RC-scenario is de baten-/kostenverhouding voor Zoeken naar Balans 0,6.

<sup>5</sup> Zie het Verantwoordingsdocument verkeersintensiteiten HWN 2015 van Rijkswaterstaat, Water, Verkeer en Leefbaarheid, Afdeling Modellen en Functioneel Beheer, Delft, Juli 2013 op [http://www.rijkswaterstaat.nl/images/Verantwoordingsdocument%20MT2013%20verkeersintensiteiten%202015\\_tcm174-347841.pdf](http://www.rijkswaterstaat.nl/images/Verantwoordingsdocument%20MT2013%20verkeersintensiteiten%202015_tcm174-347841.pdf).

<sup>6</sup> Zo staat op pagina 5 van de PVVP-monitor 2011 van de provincie Zuid-Holland (d.d. april 2012) bijvoorbeeld: *“In de periode 2004-2010 is de totale mobiliteit van de Zuid-Hollandse bevolking gedaald. Deze daling wordt vooral veroorzaakt doordat de inwoners van Zuid-Holland gemiddeld duidelijk minder kilometers afleggen. (...) Alle regio's van Zuid-Holland vertonen een soortgelijk beeld”*. En in bijlage 1 van de “Ontwerp Beleidsvisie Duurzaamheid en Milieu 2012- 2016” van de Provincie Zuid-Holland (GS, 10 juli 2012) staat over het personenverkeer: *“Na decennia van groei lijkt in Nederland en Zuid-Holland de trend van groeiende personenmobiliteit sinds 2005 gestopt”*.

<sup>7</sup> Zie bijvoorbeeld de zienswijze van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland d.d. 26 april 2010 op het 1e fase MER RijnlandRoute en de zienswijze van de deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute d.d. 3 september 2012 op het 2e fase MER RijnlandRoute c.a. (versie 2.0 van mei jl.).

<sup>8</sup> In het IBHR-rapport stond over deze no-regretmaatregelen namelijk: *“In een eerste fase kunnen een aantal maatregelen met een groot probleemoplossend vermogen worden uitgevoerd. Met deze maatregelen kunnen de grootste knelpunten voor de doorstroming op het huidige traject worden aangepakt en kan een start worden gemaakt met de realisatie van de belangrijkste ruimtelijke en economische opgaven, inclusief een (gedeeltelijke) ontwikkeling van locatie Valkenburg”* (vetgedrukte van ons).

Uiteraard graag bereid tot nadere toelichting, met vriendelijke groet namens de deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute ([www.behoudrijnland.nl](http://www.behoudrijnland.nl)),

Wim ter Keurs, voorzitter

**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, Voetbal- en atletiekvereniging Voorschoten 97, Voorschotense Golfclub, Honk- en Softbalvereniging "Adegeest", Volkstuindersvereniging Voorschoten, Bewonersvereniging Stevenshof Vlek 17, Belangenvereniging Krimwijk, Bewonersvereniging Gerda Brautigamsingel en de daarop aansluitende straten