



P.a. Witte Singel 54,  
2311 BL Leiden

**Leiden/Voorschoten/Wassenaar/Zoeterwoude**, donderdag 13 november 2014.

Aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal,  
Postbus 20018, 2500 EA Den Haag.

**Betreft:** ons verzoek om de “taakstellende rijksbijdrage” van ruim een half miljard (€ 550 mln.) voor de aanleg van de RijnlandRoute aan te houden totdat de maatregelen op de bestaande N206-route hun effectiviteit hebben kunnen bewijzen

Geacht Kamerlid!

### **Het Notaoverleg over het MIRT op 24 november as.**

Op 24 november as. heeft u Notaoverleg over het MIRT met de minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus. Dan is onder meer het MIRT Projectenboek 2015 (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) aan de orde.

In het MIRT is ook de RijnlandRoute weer opgenomen, bestaande uit verbeteringen van de bestaande N206-route en een geheel nieuwe verbinding tussen de A4 en de A44 ten zuiden van Leiden. Voor dit project wordt in het projectenboek een “*taakstellende rijksbijdrage*” van € 550 mln. genoemd, ruim een half miljard dus. Deze bijdrage is vooral nodig voor de nieuwe verbinding tussen de A4 en de A44.



### **Redenen om de rijksbijdrage aan de RijnlandRoute aan te houden**

Wij geven u - om de hierna volgende redenen - in overweging deze “*taakstellende rijksbijdrage*” van ruim een half miljard aan te houden totdat maatregelen op de bestaande N206-route hun effectiviteit hebben kunnen bewijzen:

#### **De verkeersprognoses voor de RijnlandRoute zijn gebaseerd op sterk verouderde prognoses**

De verkeersprognoses voor de RijnlandRoute zijn gebaseerd op sterk verouderde prognoses voor de economische groei (een jaarlijkse BBP-groei van 2,7% in de periode 2000-2020) en ook op sterk verouderde prognoses voor de

omvang en de ruimtelijke verdeling van de (beroeps-)bevolking en het aantal arbeidsplaatsen, de omvang en de ruimtelijke verdeling van de woning- en kantorenbouw en de aanleg van bedrijfsterreinen en ook op irreële prognoses voor de mobiliteit en de verdeling daarvan over de verschillende vervoerswijzen.

Ook de Commissie m.e.r. vermeldde in haar voorlopig toetsingsadvies over het 2e fase MER voor de RijnlandRoute (Voorlopig Toetsingsadvies over het MER voor de RijnlandRoute (d.d. 18 oktober 2012 / rapportnummer 2198-338<sup>1</sup>), dat "is gerekend met verkeersintensiteiten die een overschatting van de groei voor de komende jaren laten zien".

### **De RijnlandRoute kost 335 miljoen euro meer dan de weg oplevert**

De RijnlandRoute kost (nog los van de natuur- en milieuschade die de weg veroorzaakt) circa één miljard euro en de kans dat de weg op afzienbare termijn maatschappelijk rendabel wordt, is verwaarloosbaar.

Het CE Delft heeft dit onderzocht en daarvan eind vorig jaar verslag gedaan in het rapport "***Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig? Review van het gebruik van economische scenario's bij doorrekening van MIRT-projecten***" (Delft, november 2013<sup>2</sup>). De belangrijkste conclusies van het CE-rapport zijn, dat de verkeersgroei sinds 2010 onder laagste groeiscenario (RC) ligt, dat de congestie volgens de KiM-prognose zeker tot 2017 onder het laagste scenario ligt, dat voor de te verwachten ontwikkeling tot 2020 een bandbreedte rond het laagste groeiscenario het meest waarschijnlijk is en dat hierdoor voor veel MIRT-projecten geldt dat het zeer onwaarschijnlijk is dat ze economisch rendabel zijn.

Voor de RijnlandRoute geldt, dat er MKBA-uitkomsten zijn voor een hoog en een laag groeiscenario (respectievelijk het 'Global Economy'-scenario en het 'Regional Communities'-scenario): in het intussen volstrekt irreële GE-scenario is de baten/kostenverhouding van de gekozen RijnlandRoute-variant Zoeken naar Balans 1,9 en is er een positieve netto contante waarde van 899 miljoen euro; in het RC-scenario is de baten/kostenverhouding echter 0,7 en zal er sprake zijn van een negatieve contante waarde van niet minder dan 335 miljoen euro (Zie de **MKBA RijnlandRoute - Herzien concept-eindrapport** d.d. 26 april 2012 van Ecorys in opdracht van de provincie Zuid-Holland).

Dat de RijnlandRoute onder de huidige omstandigheden (en onder het RC-scenario) onrendabel is, moet ons inziens in de politieke discussie over de RijnlandRoute een belangrijke rol spelen. Dat wordt in uw midden ook erkend; niet voor niets heeft D66 bijvoorbeeld enige tijd geleden voorgesteld, "*dat minister Melanie Schultz van Haegen uitrekent hoeveel de files op snelwegen afnemen, per in asfalt geïnvesteerde euro*"<sup>3</sup>.

Er lijkt ons - alleen al vanwege de hierboven vermelde MKBA-uitkomsten - dan ook alle reden om uw steun aan de RijnlandRoute en uw steun aan de rijksbijdrage (van ruim een half miljard euro) voor de aanleg van die weg te heroverwegen, zeker als daarbij in aanmerking wordt genomen **a.** dat belangrijke kostenposten ('indirecte effecten' en 'externe effecten', zoals natuur- en milieuschade bijvoorbeeld) in MKBA's niet of nauwelijks (kunnen) worden meegerekend en als bovendien ook in aanmerking wordt genomen **b.** dat er reële alternatieven voorhanden zijn.

### **Neem eerst maatregelen op de bestaande N206-route en wacht met de nieuwe verbinding tussen A4 en A44**

Wat de alternatieven betreft: begin deze maand hebben wij Provinciale Staten van Zuid-Holland om de hier vermelde redenen voorgesteld de aanleg van de RijnlandRoute te faseren, door eerst de maatregelen op de bestaande N206-route te nemen (die overigens ook deel uitmaken van de RijnlandRoute!) en te wachten met de aanleg van het hele nieuwe deel van de RijnlandRoute tussen de A4 en de A44.

De maatregelen op de bestaande route zijn niet alleen veel goedkoper en sneller te nemen dan de aanleg van het hele nieuwe deel van de RijnlandRoute tussen de A4 en de A44; die maatregelen zijn ook veel effectiever en ze veroorzaken ook niet de omgevingsschade die de hele nieuwe verbinding wel veroorzaakt.

Dat is niet alleen onze opvatting; dat is ook de opvatting van het **Eindrapport Integrale Benadering Holland Rijnland** van 15 oktober 2009. Dat rapport is onder regie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geschreven door het projectteam Integrale Benadering Holland Rijnland in opdracht van het Samenwerkingsverband Holland Rijnland, de Provincie Zuid-Holland, het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

<sup>1</sup> Zie <http://www.commissiemer.nl/advisering/lopendeadvisering/2198>.

<sup>2</sup> Zie [http://www.ce.nl/publicatie/uitbreiding\\_snelwegen%3A\\_nodig\\_of\\_overbodig/1438](http://www.ce.nl/publicatie/uitbreiding_snelwegen%3A_nodig_of_overbodig/1438).

<sup>3</sup> Dit project levert in ieder geval **geen** bijdrage aan "*het oplossen van knelpunt 32 uit de File Top 50*", zoals het MIRT-projectenboek 2015 ons wil doen geloven (in ieder geval niet aan het oplossen van knelpunt 32 uit de periode 2009-2013; zie <http://www.vid.nl/top50.2013.html>).

In dit IBHR-Eindrapport is “*vanuit financieringsoverwegingen*” al sprake van de mogelijkheid de aanleg van de RijnlandRoute te faseren. Letterlijk staat er op pagina 66 van dat rapport: “*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*”. Let wel: dit gold volgens het projectteam dus zelfs bij een jaarlijkse BBP-groei van 2,7% (terwijl we in werkelijkheid nog niet op de helft daarvan zitten) en een autonome groei van het autoverkeer (terwijl het autoverkeer volgens de provincie zelf overal in Zuid-Holland afneemt).

Wachten met de aanleg van het hele nieuwe deel van de RijnlandRoute tussen de A4 en de A44 heeft ook als voordeel, dat - mocht een dergelijke nieuwe verbinding werkelijk nodig blijken - een aantal alternatieven daarvoor veel beter onderzocht kunnen worden dan tot nu toe gebeurd is en dat er ook effectievere en goedkopere alternatieven onderzocht kunnen worden die tot nu toe helemaal niet onderzocht zijn, zoals bijvoorbeeld een boortunnel tussen de aansluiting van de N11 of de Europaweg ten oosten van Leiden en de Plesmanlaan in het westen van Leiden. Daarbij zijn - anders dan bij de gekozen variant Zoeken naar Balans - geen nieuwe aansluitingen op de A4 en de A44 nodig en daarbij is de natuur- en milieuschade ook veel geringer.

### **De toegezegde aanvulling op het MER ontbreekt**

Een op zichzelf staande reden om te wachten met de aanleg van de hele nieuwe verbinding (de parallelstructuren langs de A4 en de A44 en de nieuwe autoweg tussen de A4 en de A44) wordt gevormd door het feit, dat de natuur- en milieuschade van de aanleg daarvan helaas onbeoordeelbaar is gemaakt doordat een aanvulling op het MER ontbreekt, dit ondanks toezeggingen van de gedeputeerde in de vergadering van de Statencommissie Verkeer en Milieu op 10 april 2013 en ondanks het advies van de Commissie voor de m.e.r. om een aanvulling op het MER op te stellen (zie het advies van de Commissie m.e.r. d.d. 18 oktober 2012 over de Rijnlandroute MER 2e fase 2.0).

### **De nieuwe verbinding tussen de A4 en de A44 doet onherstelbare schade aan natuur en landschap**

Vaststaat, dat de nieuwe verbinding tussen de A4 en de A44 onherstelbare schade aanricht aan natuur en landschap in de polders ten zuiden van Leiden. Dit zijn volgens het ontwerp van de Visie Ruimte en Mobiliteit van de provincie Zuid-Holland gebieden die “*landschappelijk, ecologisch of qua gebruikswaarde bijzonder en kwetsbaar zijn*” en/of “*zo bijzonder, waardevol en kwetsbaar, dat de instandhouding en mogelijk verdere ontwikkeling van de waarden die ze vertegenwoordigen voorrang heeft boven alle andere ontwikkelingen*”. Hier geldt het ‘nee tenzij’-principe. Gezien de hierboven al genoemde argumenten is het ‘tenzij’ hier echter niet aan de orde. Toch zijn mitigatie en compensatie hier niet geregeld. Voor onherstelbare schade moet hier dus gevreesd worden. Dit is op zich al reden voldoende om deze nieuwe verbinding niet aan te leggen.

### **Het concept van ‘de betrouwbare overheid’**

Op 13 januari jl. stuurden wij minister Schultz een brief waarin wij haar verzochten om - net als bij de Ruit om Eindhoven - te bevorderen, dat ook wat betreft de RijnlandRoute de nodige aandacht zal worden besteed aan de gevolgen van de aanleg van die weg voor de “*(potentiële) natuurwaarden van de EHS*” en tevens te bevorderen, dat ook voor de RijnlandRoute “*een nieuwe MKBA*” wordt gemaakt “*met zowel een hoog als een laag groeiscenario op basis van actuele verkeersprognoses*” en ingeval de uitkomsten hiervan daartoe aanleiding geven, de bestuurlijke overeenkomst, die de minister met de Provincie Zuid-Holland heeft gesloten over de rijksbijdrage aan de RijnlandRoute, te herzien<sup>4</sup>.

In onze brief aan de minister gingen wij in op de verschillen tussen de Ruit om Eindhoven en de RijnlandRoute. Zo is de rijksbijdrage voor de RijnlandRoute 2x zo groot (maximaal € 533.733.000,- inclusief BTW, prijspeil 2012) als voor de Ruit om Eindhoven (€ 268 miljoen). En verder heeft de minister voor de Ruit nog geen overeenkomst getekend en voor de RijnlandRoute wel.

<sup>4</sup> Wij deden dit verzoek naar aanleiding van de brief van de minister aan de Tweede Kamer van 17 december jl. (kenmerk IENM/BSK-2013/291256) over de “aangenomen motie Ruit Eindhoven”. In die brief schreef de minister, dat zij de wens van de Kamer deelde om bij dit project “*rekening te houden met (potentiële) natuurwaarden van de EHS, en een nieuwe MKBA te maken met zowel een hoog als een laag groeiscenario op basis van actuele verkeersprognoses*”. En zij voegde daaraan toe, dat zij “*geen overeenkomst met de regio over dit project (zal) tekenen, en dus ook geen rijksbijdrage verlenen, voordat de resultaten van dit onderzoek bekend zijn*”.

In verband met deze verschillen wierpen wij in onze brief de vraag op of het feit, dat de minister voor de RijnlandRoute een bestuurlijke overeenkomst met de provincie heeft getekend, in deze tijd van grote bezuinigingen wel een doorslaggevende factor moet zijn. Uiteraard is hierbij **het concept van 'de betrouwbare overheid'** in het geding en het beginsel dat men overeenkomsten behoort na te komen. Daar staat - zeker in bestuurlijke overeenkomsten - echter tegenover, dat nieuwe inzichten en gewijzigde omstandigheden aanleiding tot heroverweging kunnen zijn.

Voor de RijnlandRoute hebben rijk en provincie afspraken met elkaar gemaakt op basis van aantoonbaar onjuiste uitgangspunten. Samen zijn ze daarmee in feite dus de verkeerde weg opgegaan. Daar zijn de hierboven in de tweede bullet vermelde bevindingen van CE Delft nog bijgekomen. De vraag is dus of dit alles per se moet inhouden, dat hoe dan ook op de verkeerde weg moet worden voortgegaan. Dat lijkt ons geen juiste invulling van het concept van de betrouwbare overheid en ook geen juiste invulling van het beginsel dat bestuurlijke overeenkomsten nagekomen behoren te worden. Ook voor een betrouwbare overheid geldt: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

Gewijzigde omstandigheden en nieuwe inzichten kunnen immers aanleiding zijn om te (laten) onderzoeken of op de ingeslagen weg moet worden voortgegaan. Niet voor niets liet de minister zelf eind 2012 voor de behandeling van haar begroting dan ook al weten, dat - gezien de bezuinigingsopdracht voor haar ministerie - niet alle "*beloftes (...) waargemaakt (kunnen) worden*" en dat verschillende afspraken met regionale overheden opengebroken moesten worden.

Vanzelfsprekend graag bereid ons verzoek/voorstel en de argumenten daarvoor nader bij u toe te lichten, met vriendelijke groet namens de deelnemers aan het Bewonersgroepenoverleg RijnlandRoute ([www.behoudrijnland.nl](http://www.behoudrijnland.nl)),

Wim ter Keurs, voorzitter

Cc de minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus  
Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland

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