



©2007 Manon Vouk

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

Inspraakbijdrage Commissie Ruimte en Bereikbaarheid Leiden, 29 januari 2008

“Mevrouw de voorzitter,

Mijn naam is Evert Meelis, secretaris van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland. De doelstelling van de stichting is in Rijnland het behoud en herstel van het stedelijk leefmilieu, de natuurwaarden en het landschap te bevorderen. Ik wil uw aandacht vragen voor de problematiek rond de RijnlandRoute. Geheel ten onrechte wekt de provincie Zuid-Holland de indruk dat de besluitvorming met betrekking tot aanleg van deze reeds decennia lang omstreden weg een gelopen race is. Jammer genoeg neemt de plaatselijke pers persberichten van de provincie met die strekking klakkeloos over.

Het is zeker geen gelopen race. Het resultaat van het overleg tussen de ministers van V&W en VROM en de betrokken commissie van de Tweede Kamer dat zeer onlangs heeft plaatsgevonden is, dat vooralsnog geen financiën voor de aanleg van deze weg zullen worden uitgetrokken in het kader van het MIRT.

De bijdragen die zowel de Holland Rijnland-gemeenten als de provincie zouden kunnen leveren is ten enen male volstrekt onvoldoende om de RijnlandRoute aan te leggen zonder forse steun van het Rijk.

Kortom, er is tijd genoeg om na te gaan welke problemen deze weg zou kunnen oplossen en welke neveneffecten dat met zich mee zou brengen. We hebben de indruk dat u relevante nota's niet of slechts ten dele hebt ontvangen. Ik noem:

1. De “Studie naar de effecten van een nieuwe of verbeterde wegverbinding in de corridor A4-A44-Katwijk” van DHV, waarin onomwonden wordt geconcludeerd dat “oplossingen die het Chruchillaan-tracé ontlasten voor een groot deel meteen weer teniet worden gedaan doordat de vrijgekomen ruimte wordt opgevuld door ander verkeer”. Dat komt omdat het leeuwendeel van het verkeer (90%) bestaat uit verkeer met een herkomst en/of bestemming in de Leidse agglomeratie.
2. De MKBA. Deze voldoet niet aan OEI-systematiek (Onderzoeksprogramma Economische Effecten Infrastructuur van de ministeries van V&W en EZ). Zo ontbreekt de verplichte zgn. nulplusvariant waarin wèl de problemen worden opgelost, zonder de aanleg van grootschalige nieuwe infrastructuur en mét minder ongunstige neveneffecten.
3. De nut-en-noodzaaknotitie van de provincie. In ons ook aan u toegezonden commentaar op de twee laatste nota's gaan we uitgebreid in op de zeer slechte kwaliteit van deze nota's.

Omdat u de MKBA en de nut-en-noodzaaknotitie niet lijkt te hebben ontvangen, wil ik u die straks graag met ons commentaar daarop aanbieden.

Wij vragen u om kritisch naar de problemen nu en in de toekomst te kijken, u af te vragen of de RijnlandRoute die wel kan oplossen en of er geen snellere, goedkopere en effectievere oplossingen zijn. Daarbij is het van belang, dat u ook kijkt naar de vooronderstellingen die in de studies naar de RijnlandRoute zijn gehanteerd. Daar is alle reden toe. Ook u kunt zich afvragen:

- Waarom is er in de studies geen rekening gehouden met de stabilisering of daling van het aantal inwoners in de regio?
- Waarom is er geen rekening gehouden met de vergrijzing en de daarmee samenhangende stabilisering van de beroepsbevolking?
- Waarom is de betekenis van de bloemenveiling in Rijnsburg in de studies zo overschat en waarom is er geen rekening gehouden met de ontwikkelingen in Aalsmeer (dat veel dichterbij Schiphol ligt en daar ook veel gemakkelijker te verbinden is)?
- Waarom is in de studies gewerkt met een irreële schatting van de werkgelegenheid in de Bioscience?
- Waarom is er geen rekening gehouden met het structurele overschot in de kantorensector, maar gewerkt met een onwerkelijke uitbreiding daarvan?
- Waarom is er gerekend op een onverminderd voortgezette groei van het autoverkeer (en bijvoorbeeld niet met een effect van beprijzing)?
- Waarom is er met een irreëel laag aandeel openbaar vervoer en langzaam verkeer gerekend?

Ons commentaar op de MKBA en de nut-en-noodzaaknotitie zij daarbij warm aanbevolen. Het opstellen van korte-termijnmaatregelen om de problemen op en langs de huidige route zo veel mogelijk op te lossen is so wie so van belang, omdat de weg er de komende 10 jaar toch niet zal liggen. Dat is wat wij u ten sterkste aanbevelen. Dank voor uw aandacht.”



Secretaris Meelis overhandigt de MKBA, de nut-en-noodzaaknotitie en het commentaar van de Stichting daarop aan voorzitter Broeyer van de Commissie Ruimte en Bereikbaarheid Leiden