



©2007 Mazon Vondt

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

Leiden/Voorschoten, maandag 21 juli 2008.

KABINET!

Aan de Minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
dr. J.M. Cramer,
tevens t.a.v. Directeur gebiedsontwikkeling,
drs. E.B. van der Poorten-Alwayn,
Postbus 20951, 2500 EZ DEN HAAG.

betreft: de brief van de Directeur Gebiedsontwikkeling d.d. 1 juli jl. in antwoord op onze brieven aan u d.d. 5 en 21 mei jl.

Excellentie!

Dank voor hierboven bedoelde brief van 1 juli jl..

Reden tot vreugde!

Het verheugt ons, dat onlangs het onderzoek '*integrale benadering projecten Holland Rijnland*' is opgestart. Wij zouden het zeer op prijs stellen,

- als onze brieven ter hand worden gesteld aan degenen die dat onderzoek uitvoeren en
- als wij van de resultaten van dat onderzoek op de hoogte te worden gesteld.

Evenzeer verheugt het ons, dat de minister "*bij het uitvoeren van de integrale benadering en het eventuele vervolg daarop, de belangen van de gebiedsontwikkeling Valkenburg én die voor een goede ruimtelijke ordening in algemene zin (zal blijven) behartigen*". Wij hebben daar groot vertrouwen in.

Wij gaan er daarbij voetstoots vanuit, dat bij de genoemde ‘*integrale benadering*’ ook de volstrekt irreële uitgangspunten die de provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland tot nu toe hebben gehanteerd bij de Verkenning RijnlandRoute, de Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse (MKBA) en de Nut-en-NoodzaakNotitie (N&NN) over de RijnlandRoute aan een zeer kritische beschouwing zullen worden onderworpen.

Wij doelen daarbij op de uitgangspunten die de provincie en de regio hebben gehanteerd voor de groei van de (beroeps)bevolking, de werkgelegenheid (in het bijzonder ook in relatie tot de groei van de hoeveelheid kantoorruimte en bedrijventerreinen), de groei van het autoverkeer¹ en het irreëel lage aandeel van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer in de verplaatsingen. Ingrijpende bijstelling van die uitgangspunten lijkt ons geboden. Wij zullen voor hierboven bedoelde kritische beschouwing met plezier het nodige materiaal aanleveren.

Valkenburg en duurzaamheid

Als het om duurzaamheid gaat, is het ook in verband met “*de gebiedsontwikkeling Valkenburg*” van belang de woningbouwopgave voor Holland Rijnland nog eens kritisch te bezien in het licht van de zich stabiliserende bevolking in die regio (en Zuid-Holland in het algemeen)². Werd bij de Verkenning RijnlandRoute voor Valkenburg nog rekening gehouden met 10.000 woningen en t.b.v. de MKBA en de N&NN met 5.000, nu wordt - nog geen paar maanden later - door de betrokken gemeenten al rekening gehouden met 4.500 à 5.000 woningen.

En als Nieuw Valkenburg ontwikkeld moet worden, dan is het eveneens met het oog op duurzaamheid van het grootste belang die locatie zich niet tot een ‘autolocatie’ te laten ontwikkelen. Als Nieuw Valkenburg ontwikkeld moet worden, dient ervoor te worden gezorgd dat de locatie - behalve voor de auto - ook voor het openbaar vervoer (de RijnGouweLijn) en de fiets tijdig en deugdelijk ontsloten is, dat wil zeggen: vóórdat de eerste woningen daar zouden worden opgeleverd. Dat is rendabel als de RijnGouweLijn meteen naar Katwijk en Noordwijk (en zo mogelijk nog verder) wordt doorgetrokken, zodat ook die plaatsen meteen reizigers gaan leveren. Bovendien moet Nieuw Valkenburg ook meer dan één halte krijgen. Nu is voorzien in slechts één halte van de RijnGouweLijn, die bovendien ook nog aan de rand van de locatie ligt. Meer haltes en meer woningen binnen het bereik daarvan zullen het rendement van de investeringen in de aanleg van de RijnGouweLijn verhogen.

Inpassing RijnlandRoute?

Met het oog op duurzaamheid én “*een goede ruimtelijke ordening*” moet ook zeer kritisch worden onderzocht of het gekozen voorkeustracé voor de RijnlandRoute überhaupt wel ‘optimaal ingepast’ *kàn* worden. De provincie heeft daar weliswaar de mond vol van, maar de inpassingsmogelijkheden zijn op allerlei plaatsen langs het tracé uiterst beperkt (zie wat dit aspect betreft onze hierbij gevoegde visie op de zesde partiële herziening van het streekplan Zuid-Holland West 2003, As Leiden Katwijk en de daarbij behorende planMER d.d. 14 juli jl.).

Gelukkig is “*Mooi Nederland*” en “*het vergroten van de kwaliteit van het landschap, o.a. door (...) het verder stimuleren van het beleid voor Nationale Landschappen, Groen in en om de stad en Bufferzones*” óók een van de prioritaire onderwerpen die u vorig jaar aan de Tweede Kamer heeft kenbaar gemaakt (in uw brief aan de voorzitter van de Tweede kamer d.d. 27 maart 2007; Kenmerk DGM/SB2007029313). Die prioriteiten zijn vooral in de Randstad - en zeker aan de rand van het grootste Beschermd Dorpsgezicht van Nederland - van het allergrootste belang.

¹ Daarbij is niet of nauwelijks rekening gehouden met de effecten van stijgende brandstofprijzen, de invoering van kilometerheffing en een stringenter parkeerbeleid in de steden, hoewel dat ontwikkelingen zijn waar de provincie Zuid-Holland toch weinig of geen invloed op heeft.

² Wij wijzen in dit verband nog eens op het onlangs verschenen rapport “*Bevolkingsdaling - Gevolgen voor bestuur en financiën*” van de Raad voor het openbaar bestuur en de Raad voor de financiële verhoudingen en op het rapport “*De krimpende stad - Ontgroening, vergrijzing, krimp en de gevolgen daarvan voor de lokale economie*” van het NICIS Institute/Kenniscentrum Grote Steden.

Met het oog op duurzaamheid en “*een goede ruimtelijke ordening*” moet ook het alternatievenonderzoek dat de provincie op dit ogenblik voor de RijnlandRoute laat uitvoeren na afloop daarvan aan een kritische beoordeling worden onderworpen.

Rijksbetrokkenheid nu niet aan de orde?

In uw brief benadrukt u, dat de Rijnlandroute “*een regionale weg is*” en dat “*eventuele rijksbetrokkenheid (...) op dit moment niet aan de orde (is)*”. Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland denken daar toch bepaald anders over. Gedeputeerde Van Dijk benadrukte in de Statenvergadering op 25 juni jl., dat de provincie en de regio(gemeenten) voor de RijnlandRoute “*117 miljoen euro (hebben) gereserveerd*”, maar dat “*daar (...) nog een fors bedrag van het Rijk bij(moet)*”. (honderden miljoenen namelijk!). Daarom wordt er nu ook MIRT-overleg met het rijk gevoerd en daarom nemen ambtenaren van VROM en V&W ook deel aan het ambtelijk overleg over de RijnlandRoute. Rijksbetrokkenheid is op dit moment dus wel degelijk aan de orde.

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

W.J. ter Keurs, J.R. van Leeuwen en E. Meelis

CC minister Eurlings, Verburg, Van der Hoeven en Bos,
Tweede Kamer der Staten-Generaal,
Provinciale en Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
Algemeen en Dagelijks Bestuur van Hollands Rijnland,
raden en burgemeesters en wethouders van de Holland-Rijnlandgemeenten