



©2007 Manon Vonk

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](mailto: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, vrijdag 4 september 2009.

### KABINET!

Aan de minister van Verkeer en Waterstaat, de heer C.M.P.S. Eurlings,  
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag.

**Betreft:** urgente maatregelen op de bestaande N206-route ter bevordering van de leefbaarheid, de veiligheid en de doorstroming

Excellentie!

### Inleiding

Zoals u bekend is, is er in de regio veel verzet tegen de aanleg van de RijnlandRoute, in het bijzonder tegen het tracé dat de voorkeur van de provincie heeft. Duizenden mensen verzetten zich tegen dit tracé vanwege de aantasting van natuur en landschap in de polders ten zuiden van Leiden en ook omdat dit tracé de gemeente Voorschoten dwars doormidden splitst. Bovendien zal de RijnlandRoute de Europaweg overbelasten en ook de (te verbreden) A4 ten noorden van Leiden<sup>1</sup>.

Wij hebben u in de loop van de afgelopen jaren regelmatig geïnformeerd over de bezwaren tegen de aanleg van de RijnlandRoute en we zullen daar hier dan ook niet verder op ingaan.

Vaststaat, dat de RijnlandRoute er (als de weg al wordt aangelegd) voorlopig in ieder geval niet zal liggen. Dit brengt met zich mee, dat een aantal problemen op de bestaande N206-route nog voor onbepaalde tijd zal blijven bestaan. Het gaat daarbij ook om problemen waarvoor de RijnlandRoute geen oplossing biedt. Het is onaanvaardbaar, dat deze problemen zouden blijven bestaan, omdat daarbij de leefbaarheid, de veiligheid en de doorstroming op en om die route in het geding is. Een aantal van deze problemen kan al op korte termijn effectief worden verminderd, zonder schade aan de omgeving, zonder tijdrovende procedures en tegen betrekkelijk geringe kosten.

<sup>1</sup> In ons commentaar op de MKBA voor de RijnlandRoute en in onze zienswijze op de startnotitie voor de m.e.r. RijnlandRoute gaven wij al aan, "dat de A4 en delen van de A44 ten noorden van Leiden (blijkens de kaarten met de intensiteit/capaciteitverhouding in het drukste uur van de avondspits) bij alle alternatieven van de RijnlandRoute overbelast zullen zijn".

Omdat de RijnlandRoute een aantal van die problemen niet zou oplossen, moet een aantal van de maatregelen op de bestaande route sowieso worden genomen. Daarbij gaat het dus bij uitstek om “no regret”-maatregelen.

Ondanks het feit dat de RijnlandRoute de problemen op de bestaande route niet zal oplossen, maar wel zou leiden tot grote schade aan stad, natuur en landschap en ook tot overbelasting van de hoofdtransportas A4<sup>2</sup>, wordt voor de aanleg van deze weg (in deze tijd van ingrijpende bezuinigingen) toch een rijksbijdrage van honderden miljoenen euro's gevraagd.

In dit licht is het onbegrijpelijk en maatschappelijk ook onaanvaardbaar, dat betrekkelijk snel te nemen, relatief goedkope, effectieve en omgevingsvriendelijke maatregelen op de bestaande route in de discussie over de RijnlandRoute zo weinig aandacht krijgen. Hieronder zullen wij (van west naar oost) een aantal van die maatregelen noemen plus de argumenten om die zo snel mogelijk te nemen. Daarbij hebben we gekozen voor die maatregelen die het snelst te nemen zijn en de minste kosten met zich mee brengen<sup>3</sup>. Een dergelijke aanpak past ook in “de zevensprong van Verdaas”.

Voor de RijnlandRoute is “**de zevensprong van Verdaas**” tot nu toe nog niet of nauwelijks behoorlijk doorlopen. Zoals wij onder meer ook op 5 mei 2008 in onze brief aan minister Cramer schreven: De veronderstelde ruimtelijke ontwikkeling kan niet verantwoord worden genoemd (**punt 1 Verdaas**); er blijkt niet beoordeelbaar rekening gehouden met beprijzingsmaatregelen en/of vervoersmanagement (**punt 2 en 3 Verdaas**); een beoordeelbare optimalisatie van het openbaar vervoer of het langzaam verkeer heeft niet plaatsgevonden (**punt 4 Verdaas**); een benutting en/of behoorlijke aanpassing van de bestaande infrastructuur voor dit lokale verkeersprobleem is niet op een beoordeelbare manier onderzocht (**punt 5 en 6 Verdaas**); noodzaak van de RijnlandRoute tot nu toe dus niet aangetoond (**punt 7 Verdaas**).

Het lijkt ons van het grootste belang **de effecten** van de maatregelen op de bestaande route **te monitoren**, in het bijzonder natuurlijk de effecten op de leefbaarheid, de veiligheid en de doorstroming op en om de bestaande route. Aan de hand daarvan kan bepaald worden of aanvullende maatregelen nodig zijn, eventueel ook de aanleg van de RijnlandRoute tussen de A44 en de A4.

## **Verdubbel de Tjalmaweg van 2x1 naar 2x2 rijstroken**

Het is zonder langdurige procedures mogelijk **de Tjalmaweg tussen Katwijk en Leiden te verdubbelen tot 2x2 rijstroken**:

- De ca. €120 miljoen, die de provincie Zuid-Holland en de HollandRijnlandgemeenten hebben gereserveerd voor de aanleg van de RijnlandRoute, kunnen voor de verdubbeling worden gebruikt, omdat de verdubbeling van de Tjalmaweg deel uitmaakt van de RijnlandRoute.

<sup>2</sup> Niet voor niets heeft u er in het notaoverleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat op maandag 17 december 2007 op gewezen, dat u met de provincie had afgesproken “*dat de verkeerskundige effecten goed in kaart zullen worden gebracht (...) met name (...) de effecten op de A44 en de A4, als ruggengraat van de Randstad*” en niet voor niets heeft u in het notaoverleg in het notaoverleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat en de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op maandag 15 december 2008 nog eens herhaald, dat “*het niet alleen om de Rijnlandroute gaat, maar ook om de parallellisatie A4-A44, de robuustheid en het netwerk tussen Den Haag en Amsterdam waarin ook nu al alles bij het minste geringste vastloopt*”.

<sup>3</sup> Zo hebben we hieronder bijvoorbeeld geen uitbreiding van het aantal rijstroken op de Lammebrug voorgesteld, laat staan een aquaduct onder de Vliet in het verlengde van de Churchillaan, maar een verwisseling van het aantal rijstroken op de Lammebrug (niet 1 de stad uit en 2 de stad in, maar 2 de stad uit en 1 de stad in).

- Verdubbeling van de Tjalmaweg past bovendien in de toezegging die de provincie en HollandRijnland gezamenlijk hebben gedaan in antwoord op de vragen die gesteld zijn tijdens de informatieavond over de RijnlandRoute op 14 april 2005 in Voorschoten. Deze toezegging luidde: *"Omdat de RijnlandRoute er niet één, twee, drie ligt wordt er nu al gekeken wat de mogelijkheden zijn om de verkeersdoorstroming nog te verbeteren"*.
- Al in de zomer van 2005 hebben Provinciale Staten van Zuid-Holland unaniem een motie aangenomen, waarin Gedeputeerde Staten wordt opgedragen *"om zo snel mogelijk het gedeelte van de N206 tussen Katwijk en Leiden uit te breiden tot aanleg van 2 maal 2 rijstroken"*. In deze motie is geen sprake van de rest van de RijnlandRoute (tussen de A44 en de A4).
- Verdubbeling van de Tjalmaweg sluit ook aan op de opmerkingen die uzelf maakte op 17 december 2007 in het overleg met de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat over het MIRT-projectenboek 2008. Naar aanleiding van de (later ingetrokken) motie op stuk nr. 45 van de heren Koopmans en Cramer en mevrouw Vermeij merkte u toen onder meer op, dat ook *"een gefaseerde uitvoering (van de RijnlandRoute ...) tot de mogelijkheden (behoort)"*.
- Verdubbeling van de Tjalmaweg sluit tevens aan bij het rapport van de Randstedelijke Rekenkamer d.d. 24 april 2008. De belangrijkste conclusie in dat rapport luidt: *"ten aanzien van nut en noodzaak concludeert de Rekenkamer dat het nut en noodzaak van een Rijnlandroute is aangetoond (gegeven de ontwikkelambities op het terrein van wonen en werken), maar nut en noodzaak van de RijnlandRoute als nieuwe verbinding (nog) niet toereikend. (...) Er is echter niet overtuigend aangetoond dat een nieuwe verbinding noodzakelijk is om deze knelpunten op te lossen"*<sup>4</sup>.
- Verdubbeling van de Tjalmaweg sluit eveneens aan op de uitspraken d.d. 13 augustus 2008 van de Raad van State over twee bestemmingsplannen ("De Horn" en "De Kleipetten Zuid"<sup>5</sup>) van de gemeente Katwijk. Deze plannen voorzagen samen in de bouw van maximaal 630 woningen in Rijnsburg. De Raad van State heeft beide plannen gedeeltelijk vernietigd vanwege de verkeersproblemen die zouden kunnen ontstaan door de toename van het verkeer en de beperkte capaciteit van de infrastructuur. In deze uitspraken noemt de Raad van State *"de mogelijke aanleg van de Rijnlandroute"* als een oplossing. De aanleg van de RijnlandRoute is volgens de Raad van State echter nog helemaal niet zeker. De Raad schrijft in zijn besluiten dan ook, dat een oplossing voor de verkeersproblemen óók gezocht kan worden in *"een verdubbeling van het aantal rijstroken van de N206"* (vetgedrukte van ons).
- Verdubbeling van de Tjalmaweg maakt t.z.t. bovendien ook een ontsluiting van Nieuw Valkenburg mogelijk.
- Verdubbeling van de Tjalmaweg sluit ten slotte ook aan bij het klemmende verzoek d.d. 24 maart jl. van de burgemeesters Staatsen van Voorschoten en Hoekema van Wassenaar aan u de afspraken rondom het verbeteren van de wegverbinding tussen de A44 en Katwijk door een verdubbeling van de bestaande N206 tussen de A44 en Katwijk snel uit te voeren als eerste stap in het oplossen van de verkeersproblematiek.

## Verbeter het verkeersknooppunt Haagse Schouwweg/Lelylaan/Plesmanlaan

Het is eveneens zonder langdurige procedures mogelijk de verkeersknooppunten Haagsche Schouwweg/Lelylaan/Plesmanlaan te verbeteren:

<sup>4</sup> Anders dan u stelt in uw antwoord d.d. 22 juni jl. (kenmerk VENW/DGMO-2009/3463) op vraag 67 van de vaste commissie van verkeer en waterstaat over de RijnlandRoute, heeft de Randstedelijke Rekenkamer **niet "de kanttekening gemaakt, dat de noodzaak van een nieuwe wegverbinding niet persé is aangetoond"**. De uitspraak van de kamer, dat *"nut en noodzaak van de RijnlandRoute als nieuwe verbinding (nog) niet toereikend"* zijn aangetoond, vormt **een integraal onderdeel van de belangrijkste conclusie** van de kamer.

<sup>5</sup> [http://www.raadvanstate.nl/uitspraken/zoeken\\_in\\_uitspraken/default.asp](http://www.raadvanstate.nl/uitspraken/zoeken_in_uitspraken/default.asp) (zaaknummers 200706142/1 en 200706085/1)

- Het kabinet en de provincie Zuid-Holland hebben hiervoor elk €10 miljoen beschikbaar gesteld en de gemeente Leiden heeft hiervoor €8 miljoen gereserveerd.
- Bij de verbetering van deze knooppunten kan gebruik worden gemaakt van het ontwerp dat Willem van der Pol c.s. en Gerard Kwakkenbos (in het kader van de Wijkraad Stevenshof) hebben gemaakt i.s.m. het Advies- en ingenieursbureau Advin. In een aparte brief aan de gemeente Leiden en de provincie zullen wij met nadere voorstellen voor deze knooppunten komen.

## Verbeter de N206-route in Leiden

De gemeente Leiden zou de leefbaarheid, de veiligheid en de doorstroming op en om de N206-route in de stad aanzienlijk kunnen verbeteren:

- Door alle verkeersregelinstallaties te optimaliseren, gericht op meer leefbaarheid, veiligheid en doorstroming op en om de N206-route in de stad. Een dergelijke aanpak past ook in de uitspraken van gedeputeerde Van Dijk, zoals geciteerd in het Leidsch Dagblad van 5 juni 2008: *"Ik ga nu niet gigantisch investeren in het bestaande traject, terwijl we de besluitvorming nog moeten doen. Maar er zijn ook maatregelen, die op korte termijn oplossingen bieden en waar je geen spijt van kunt krijgen, zoals een goede afstelling van de verkeerlichteninstallaties en de openingstijden van de bruggen. Natuurlijk laat ik daar naar kijken"*. Ons is niet gebleken, dat daar al naar 'gekeken' is.
- Door op weggedeelten waar nu vaak te hard gereden wordt matrixborden te plaatsen, zoals nu ook al op de Lammenschansweg, die je actuele snelheid aangeven, in rood als je boven de 50 rijdt, met op sommige plekken camera's er bij.

## Verbeter de doorstroming op het Lammenschansplein en de Lammebrug

Zoals hierboven al aangekondigd, pleiten we hier niet (meer) voor een uitbreiding van het aantal rijstroken op de Lammebrug en ook niet voor een aquaduct in het verlengde van de Churchillaan, maar voor **de oplossing die Marco Elstgeest, Inholland-student civiele techniek en stagiair bij ingenieursbureau Breijn, heeft bedacht:**

- De aanpassingen die hij voorstelt zijn binnen een jaar te realiseren en zullen naar verwachting niet meer kosten dan ongeveer €250.000,-.
- Zijn "oplossingsvariant korte termijn oplossing" bevat de volgende aanpassingen:
  - In hoofdzaak het omkeren van de brugindeling op de Lammebrug. De nieuwe indeling heeft twee rijstroken de stad uit en één rijstrook de stad in. (huidig = 2 stad in en 1 stad uit).
  - De aansluiting richting o.a. Corbuloweg is verwijderd van het Lammenschansplein. Dit zorgt voor een meer directe en veiligere aansluiting van Kanaalweg en Lammenschansweg op de N206.
  - De verkeersstromen stad uit, nu over twee rijstroken vanaf de Lammenschansweg en de Voorschoterweg, voegen weer samen voorbij de Lammebrug om op de Europaweg te kunnen aansluiten richting A4.
  - De verkeersstroom stad in, Europaweg, splitst in de nieuwe indeling vlak na de Lammebrug (huidige splitsing is vlak voor de Lammebrug). De Europaweg splitst over drie rijstroken voor rechtdoor en één rechtsaf naar de Lammenschansweg. Na oversteek van het kruispunt voegen de drie rijstroken weer terug naar twee om de Trekvlietbrug te kunnen passeren.
  - De aansluiting richting o.a. de provinciale loswal is in de nieuwe inrichting niet meer bereikbaar vanaf de Europaweg. Voor het verkeer vanaf de loswal blijft wel elke richting gehandhaafd ([http://www.lammenschansplein.nl/page\\_1232796904609.html](http://www.lammenschansplein.nl/page_1232796904609.html)).
- De gemeente Leiden heeft een contra-expertise laten uitvoeren door het verkeerskundig bureau DTV Consultants, die de uitkomsten van het onderzoek van Elstgeest grotendeels heeft bevestigd.

Eerder hebben wij (evenals de gemeente Leiden) de provincie voorgesteld:

- **de Lammebrug tijdens de spits niet meer te openen voor de scheepvaart.** Begin dit jaar heeft de provincie besloten ook de Lammebrug in de spits langer gesloten te houden voor waterrecreatie (jammer genoeg nog niet voor alle scheepvaart). Tussen 6.45 en 9.30 uur 's ochtends en tussen 15.30 en 18.30 uur 's middags moet de pleziervaart wachten bij de brug. Het helemaal niet meer openen van de Lammebrug in de spits zou een hoop problemen op de (snel vollopende) Europaweg en - als het lang duurt - zelfs ook op de A4 kunnen voorkomen.

## **Verdubbel de Europaweg van 2x1 tot 2x2 rijstroken**

Eerder hebben wij de provincie voorgesteld:

- **de Europaweg, waar deze uit 2x1 rijstrook bestaat, te verdubbelen tot 2x2 rijstroken,** omdat deze weg heel gauw 'volloopt' ingeval de Lammebrug wordt geopend en dit zelfs tot opstoppingen op de A4 kan leiden.

### **Samenvattend:**

- Tegen de RijnlandRoute, in het bijzonder tegen het voorkeurstracé van de provincie, bestaan tal van bezwaren. Het voorkeurstracé van de provincie zou ernstige schade toebrengen aan natuur en landschap ten zuiden van Leiden, Voorschoten doormidden spijten, de problemen op de bestaande route niet oplossen en tot overbelasting van de A4 ten noorden van Leiden leiden.
- Voor de aanleg van de RijnlandRoute wordt desondanks een rijksbijdrage van honderden miljoenen euro's gevraagd.
- Daarom is het onaanvaardbaar dat er zo weinig aandacht wordt besteed aan een aantal maatregelen op de bestaande route die snel genomen kunnen worden, die relatief goedkoop en effectief zijn en geen schade veroorzaken aan stad, natuur en landschap.
- Tot die maatregelen behoren:
  - \* een verdubbeling van de Tjalmaweg van 2x1 tot 2x2 rijstroken;
  - \* een verbetering van het verkeersknooppunt Plesmanlaan/Haagsche Schouwweg;
  - \* een verbetering van de N206-route in Leiden;
  - \* een verbetering van de doorstroming op het Lammenschansplein en de Lammebrug;
  - \* een verdubbeling van de Europaweg van 2x1 tot 2x2 rijstroken.
- Het is van groot belang de effecten van deze maatregelen te monitoren, in het bijzonder natuurlijk de effecten op de leefbaarheid, veiligheid en doorstroming op en om de bestaande route en aan de hand daarvan te bepalen of aanvullende maatregelen nodig zijn, eventueel ook de aanleg van de RijnlandRoute tussen de A44 en de A4.

**Wij verzoeken u daarom geen rijksbijdrage te verlenen aan het voorkeurstracé van de RijnlandRoute tussen de A44 en de A4 en thans in plaats daarvan de door ons hierboven bepleite maatregelen op de bestaande route te bevorderen en de effecten daarvan op leefbaarheid, veiligheid en doorstroming te laten monitoren alvorens eventuele verdergaande maatregelen in overweging te nemen.**

Graag bereid tot nadere toelichting op deze brief, met vriendelijke groet en hoogachting namens de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland ([www.behoudrijnland.nl](http://www.behoudrijnland.nl)),

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

**CC** de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,  
de minister van Economische Zaken,  
de minister van Financiën,  
de vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat en de vaste commissie voor  
Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
de colleges van Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland,  
Burgemeesters en Wethouders van alle HollandRijnlandgemeenten,  
Burgemeester en Wethouders van de gemeente Wassenaar,  
het Algemeen Bestuur en het Dagelijks Bestuur van HollandRijnland.