



“Samen aan het werk voor realisering RijnlandRoute”

“We moeten nu met elkaar aan het werk om ervoor te zorgen dat de RijnlandRoute er komt. Steeds meer ontwikkelingen in onze regio hangen af van een beslissing over deze verbinding. Een gezond woon- en werkklimaat in Holland Rijnland is alleen mogelijk als we ervoor zorgen dat de regionale infrastructuur op orde is.”

Voor Marc Witteman, portefeuillehouder Verkeer & Vervoer van Holland Rijnland, is het duidelijk. De ontwikkeling van nieuwe woningbouwlocaties en bedrijventerreinen heeft pas zin als de bijbehorende infrastructuur gerealiseerd is. “Ik ben het volkomen eens met het principe ‘eerst bewegen, dan bouwen’. Maar dat betekent wel dat we nu knopen moeten doorhakken en de handen uit de mouwen moeten steken. Het betekent ook dat we bereid moeten zijn de portemonnee te trekken en de eventuele overlast die het gevolg is van de aanleg van de RijnlandRoute te accepteren. Ik ben er wel voor om die overlast tot een minimum beperkt te houden.”

“Het gaat er om of Holland Rijnland ook in de toekomst een aantrekkelijke vestigingsplaats kan blijven. Niet alleen voor bewoners, maar zeker ook voor bedrijven. Als we niet voor adequate infrastructuur zorgen, bestaat het risico dat bedrijven onze regio links laten liggen. Dat moeten we niet willen. Dat tast de economische positie van onze regio aan en ondergraaft bijvoorbeeld een gezonde ontwikkeling van de Bollenstreek tot Greenport.”

Verder onderzoek

Half april heeft het Dagelijks Bestuur van Holland Rijnland een besluit genomen over de alternatieven die verder worden uitgewerkt voor de



Witteman: “Nu knopen doorhakken en armen uit de mouwen steken”

RijnlandRoute. Tussen de A4 en A44 kiest het DB voor een route over het grondgebied van Voorschoten of een tunnel onder de Korte Vliet die ‘in situ’ wordt gebouwd. Deze laatste variant is ingebracht door de gemeente Voorschoten nadat de geboorde tunnel onder de Korte Vliet was afgefallen. De Voorschotense variant is goedkoper en lijkt verkeerskundig iets aantrekkelijker dan een boortunnel. Voor de verbinding tussen de A44 en de kust is volgens het DB hetzij een verbrede N206, hetzij een route via Valkenburg-Zuid de beste optie. Witteman: “We moeten nog verder onderzoeken wat het beste tracé naar de kust is. Als er weinig woningen op Valkenburg komen, is een verbrede N206 mogelijk voldoende. Als er veel woningen komen is de capaciteit van de N206 waarschijnlijk te klein voor het extra verkeer. Een weg om Valkenburg-Zuid is dan een betere optie. Maar

daar kleven ook bezwaren aan, zoals de aantasting van de ecologische verbindingzone die we daar in gedachten hebben. En dan zijn er nog het knooppunt bij het Transferium Leiden-West en de vraag of de N206 na de aanleg van een weg om Valkenburg wel moet blijven bestaan. Het vervolgonderzoek moet daarover meer helderheid geven.”

Op 18 mei bepaalt het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland zijn standpunt over de vervolgstudie naar de RijnlandRoute. Begin juni adviseert de Stuurgroep RijnlandRoute aan Gedeputeerde Staten welke tracés in de zogeheten planstudie-fase verder moeten worden uitgewerkt. Witteman heeft het idee dat de verschillende tracévarianten voor de RijnlandRoute in het voorproces voldoende zijn onderzocht, zodat een weloverwogen beslissing mogelijk is. “Je kunt natuurlijk niet elk tracé tot in het kleinste detail onderzoeken. Dan ►►

In dit nummer van SamenGevat onder andere:

“Samen aan het werk voor realisering RijnlandRoute” 1 – “RijnlandRoute moet door tunnel” 2 – “Kans op RijnlandRoute het grootst als regionale partijen intensief samenwerken” 3 – “Korte Vliet-tracé scoort beter op ruimte en milieu” 4 – “Opinies over de RijnlandRoute: “Meer onderzoek naar tracé door stedelijk gebied” 5 – “RijnlandRoute alleen zinvol met ‘logische’ aansluitingen” 6 – “Politiek moet verantwoordelijkheid nemen” 7 – “Alle secundaire wegen onder de loep nemen” 8

ben je over tien jaar nog bezig. Daarom hebben we een trechtermethode toegepast. Tracés waarvan tijdens het onderzoek al duidelijk werd dat ze minder goed voldeden aan de vooraf gestelde criteria, hebben we weggestreept. Dat geldt bijvoorbeeld voor een verbinding via Rijnsburg-Noord of de route via de Churchillaan in Leiden. Naar die tracés doen we verder geen onderzoek.”

Tunnel?

De keuze voor een verbinding van A4 en A44 via het grondgebied van Voorschoten heeft in die plaats inmiddels tot veel commotie geleid. Witteman zegt hier begrip voor te hebben. “De aanleg van de Rijnland-Route betekent daar een forse ingreep. Als uit de planstudie blijkt dat we toch door Voorschoten heen moeten, zullen we veel aandacht moeten besteden aan de inpassing. Een weg op het maai-veld is geen goede optie. Dat begrijp ik ook wel. We zullen delen van het tracé ondergronds moeten uitvoeren. De planstudie moet uitwijzen hoe we dat het best kunnen doen.”

In de voorstudie van de provincie is een boortunnel onder de Korte Vliet en Oude Rijn vanwege de hoge kos-

ten afgefallen. Voor de gemeente Voorschoten was dat aanleiding een ‘second opinion’-onderzoek te doen naar dit tunneltracé. Voorschoten meent dat het Korte Vliet-tracé goedkoper kan worden aangelegd dan de provincie heeft berekend. Witteman: “We hebben veel waardering voor dit initiatief van Voorschoten. Het plan ziet er goed uit en verdient alle aandacht. Daarom wil het DB dat dit alternatief in de planstudie verder wordt uitgewerkt, naast de variant via Voorschoten.” Volgens de portefeuillehouder is het voorstel zeker niet kansloos. “De financiering is natuurlijk het grootste probleem. Een tunnel is nu eenmaal erg duur. Maar wellicht komen er bij de planstudie naar de overgebleven tracés varianten boven water die ook in Voorschoten op voldoende draagvlak kunnen rekenen. Het is dan aan het DB en AB om af te wegen welke oplossing de voorkeur verdient. Het is in elk geval duidelijk dat het de regio wel iets waard moet zijn om een oplossing te vinden voor het Voorschotense probleem.”

Bijdrage

De kosten van de RijnlandRoute zijn geraamd op 450 miljoen tot 1,2 mil-

jard euro. Afhankelijk van de gekozen variant komt daarvan minimaal 112,5 miljoen voor rekening van de provincie en de regio. Witteman: “De financiering van de Rijnland-Route is wellicht nog problematischer dan de keuze van het tracé. De gemeenten in de regio hechten een groot belang aan de realisering van de RijnlandRoute. Ik denk daarom dat die op basis van een redelijke verdeling wel bereid zijn hun aandeel in de kosten te dragen. Maar ik verwacht ook dat het bedrijfsleven over de brug komt. Bedrijven hebben jarenlang aangedrongen op verbetering van de infrastructuur. Zij hebben er ook het meeste profijt van. Ik kan me voorstellen dat organisaties als de Kamer van Koophandel en VNO/NCW zich nu nog niet willen vastleggen op bedragen of percentages, maar ik bespeur bij die organisaties wel een bereidheid om na te denken over een financiële bijdrage. Regio en bedrijfsleven hebben een gezamenlijk probleem en moeten samen tot een oplossing komen. Hoe die oplossing er uitziet, durf ik nu nog niet te zeggen. Maar we moeten alle opties openhouden om de financiering van de RijnlandRoute rond te krijgen.”

“RijnlandRoute moet door tunnel”

Aanleg van de RijnlandRoute is voor de inwoners van Voorschoten alleen acceptabel als de verbinding in een tunnel komt te liggen. Dat bleek tijdens de info-avond over de nieuwe verbinding die de provincie Zuid-Holland op 14 april organiseerde in zalencentrum De Gouden Leeuw in Voorschoten.

Zo'n 150 belangstellenden waren naar de informatie-avond gekomen. Provinciaal projectleider André van Es deed tijdens deze avond verslag van het onderzoek dat is gedaan naar de verbetering van de infrastructuur tussen de A4, de A44 en de N206 bij Katwijk. Die verbetering is volgens de projectleider nodig omdat op basis van ontwikkelingen in voorgaande jaren het verkeer op de verbinding Katwijk-Leiden tot 2020 met waarschijnlijk 40 procent zal groeien. Daarvan komt het grootste deel voor rekening van het vracht-



Projectleider Van Es in gesprek met bezoekers van de info-avond in Voorschoten.

verkeer. Dat neemt naar verwachting met 80 procent toe. De onderzoekers hebben zes tracés tegen het licht gehouden. Daarbij zijn ze uitgegaan van het zogeheten maximum scenario, waarbij er 9000 huizen worden

gebouwd op de voormalige vliegbasis Valkenburg en er 940 ha bedrijventerrein en kantoorruimte in het zuidelijk deel van Holland Rijnland bijkomt. “Als we alles wat nu in de pen zit ook werkelijk willen uitvoeren, zal de infrastructuur hoe dan ook moeten worden aangepast. Anders loopt het hier hartstikke vast. De Rijnland-Route kan daaraan een bijdrage leveren, maar waarschijnlijk zijn er nog extra maatregelen nodig.”

Kritisch

De aanwezigen reageerden kritisch op de plannen. Volgens hen is er onvoldoende onderzoek gedaan naar een ‘tunnelvariant’ van de RijnlandRoute. Anderen vonden dat de provincie teveel naar een oplossing toe redeneert en varianten opzettelijk negeert. Ook over de kosten werden vragen gesteld.

Gedeputeerde Asje van Dijk:

“Kans op RijnlandRoute het grootst als regionale partijen intensief samenwerken”

Hoe kijkt de provincie aan tegen (het belang van) de RijnlandRoute?

In de verkenning, die door een onafhankelijk adviesbureau is uitgevoerd, is expliciet gevraagd nut en noodzaak van het project duidelijk te maken. Uit het onderzoek blijkt dat de RijnlandRoute van groot belang is voor de bereikbaarheid van de regio en absolute voorwaarde voor de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in de As Leiden-Katwijk.

Realisering van de RijnlandRoute vergt een intensieve samenwerking tussen provincie en regio. Wat is uw visie daarop?
De RijnlandRoute is een regionale verbinding waar de afwegingen ook op regionaal niveau moeten worden gemaakt. De kans op succes is het grootst als de regionale partijen intensief samenwerken.

De regio heeft de voorkeur voor een tracé door Voorschoten-Noord. Dat stuit in Voorschoten op verzet van burgers en bestuur. Wat is uw mening hierover?

“Een regionale verbinding stuit lokaal bijna altijd op weerstand. Ik heb daarvoor eigenlijk altijd wel begrip, maar vraag aan de betrokkenen om naast hun eigen belang ook de belangen in de regio voor een goede infrastructuur te willen zien en te willen afwegen.”

Wat vindt u van het voorstel van Voorschoten voor het Korte Vliet-tracé?

“Het Korte Vliet-tracé wordt op volwaardige wijze meegenomen tijdens de besluitvorming in de stuurgroep op 2 juni. Voor 2 juni zal de gemeente Voorschoten extra informatie leveren. Daarbij is ook een kostenraming, zodat de bewering van de gemeente Voorschoten dat hun voorstel goedkoper uitpakt, kan worden getoetst.”

Hoe kijkt u tegen de milieuproblematiek van de RijnlandRoute (Europese richtlijn fijn stof, etc.)?

“De milieuproblematiek rondom de

RijnlandRoute – maar eigenlijk in heel Nederland – staat op dit moment volop in de belangstelling. De RijnlandRoute houdt uiteraard volledig rekening met de wettelijke regels en de ontwikkelingen die gaan spelen. Het is er echter na de uitspraken van de Raad van State niet gemakkelijker op geworden.”

Wassenaar lijkt vanwege de mogelijke aantasting van het landschap niet blij met een route ten zuiden van Valkenburg. Wat is uw mening daarover?

“Het tracé ten zuiden van Valkenburg is meegenomen in de verkenning waarbij de plussen en minnen zijn geïnventariseerd. Of en hoe die tracés wordt uitgevoerd, is momenteel nog volstrekt niet aan de orde. Wassenaar is overigens nauw betrokken in het proces en er zal ook veelvuldig overleg met Wassenaar plaatsvinden. Overigens is ook dit wel weer een mooi voorbeeld dat elke burger of gemeente het liefst de plussen wil incasseren: wel ontsluiting maar dan wel over het grondgebied van de buren. Dan kom je er dus nooit bij de tracékeuze. Ik ben ervan overtuigd dat de gehele regio het belang van een RijnlandRoute inziet en er dus ergens, op welk tracé dan ook, een keuze gemaakt moet worden. Anders gebeurt er niks en staan we in de file.”

Welke variant ook wordt gekozen, het kost de regio veel geld. Wil de provincie subsidiëren, c.q. moeite doen om de financiering rond te krijgen?

“De kosten voor de RijnlandRoute lopen in de honderden miljoenen euro's. Een bijdrage van het Rijk is absoluut noodzakelijk. Maar ook de regionale partijen en de provincie zullen hun verantwoording (moeten) nemen en financieel bijdragen. Hoe die kosten worden verdeeld, is onder andere afhankelijk van de uitvoering van de weg. Bij een regionale weg ligt de verdeling anders dan bij een geheel of gedeeltelijke autosnelweg.”



Moet het bedrijfsleven bijdragen aan de route? Zij hebben altijd aangedrongen op de nieuwe verbinding en zijn tot 2020 ook verantwoordelijk voor de grootste toename van het verkeer.

“De financiering van de RijnlandRoute wordt in een later stadium bestudeerd. Er zal dan ook gekeken worden naar mogelijkheden zoals bijvoorbeeld een PPS-constructie of andere wijze waarop het bedrijfsleven kan bijdragen.”

“Korte Vliet-tracé scoort beter op ruimte en milieu”

Bezorgd over de zorgvuldigheid en onaangenaam verrast door de besluitvorming in de Stuurgroep RijnlandRoute, besloot de gemeente Voorschoten nader onderzoek te doen naar een tunnelvariant onder de Korte Vliet en de Oude Rijn. Burgemeester Wilma Verver van Voorschoten, tevens lid van het DB van Holland Rijnland: “Wij zijn niet tegen de aanleg van de RijnlandRoute, maar verbinden daar wel twee belangrijke voorwaarden aan. De tracékeuze moet zijn gebaseerd op weloverwogen argumenten en is voor Voorschoten alleen acceptabel als die door middel van een tunnel optimaal is ingepast.”

Burgemeester Verver en wethouder van Verkeer Hans Horlings constateerden enkele weken geleden tot hun “verbazing, teleurstelling en schrik” dat de Stuurgroep RijnlandRoute de oorspronkelijke wegingscriteria voor de nieuwe wegverbinding leek te willen loslaten en aanstuurde op een variant die op basis van een veronderstelde rijksbijdrage uit het MIT haalbaar zou zijn. Verver: “Dat is uniek voor Nederland. Eerst kijken naar het geld en dan bepalen welke oplossing daarbij past. Meestal is het omgekeerd. Je kiest eerst op basis van vooraf vastgestelde verkeerskundige, ruimtelijke, landschappelijke en milieu-technische criteria de beste oplossing. En dan onderzoek je of je daar dekking voor kunt vinden. We waren ook verbaasd over het feit dat de gedeputeerde van mening was dat de verschillende varianten voldoende zijn onderzocht. Daar waren wij het niet mee eens. Wij gaan onze verantwoordelijkheid niet uit de weg, maar dan moeten wel eerst alle varianten goed worden bekeken. Ik vind het jammer dat een Stuurgroep, waarin veel kwaliteit zit, haar werk niet kan afmaken.”

“Het Programma van Afspraken bevatte drie varianten voor de RijnlandRoute. Bij het vaststellen van de te onderzoeken varianten is het Korte Vliet-tracé daar later op verzoek van Voorschoten en Leiden bijgekomen. We zijn teleurgesteld over de manier waarop de provincie met de sugges-



Verver en Horlings: “Wij willen de discussie op inhoud voeren”

tie van dat tracé is omgegaan,” aldus Horlings. “Er werd uitgegaan van een geboorde tunnel dertig meter onder de grond, met een ongelijkvloerse kruising met een andere geboorde tunnel voor de aansluitingen. Dat is geen reële optie. Het is niet alleen veel te duur, maar zo’n constructie is een technisch hoogstandje dat nog nergens ter wereld is vertoond. We hebben Volker Wessels daarom gevraagd een alternatief plan te maken, dat we half april hebben gepresenteerd.”

Voordelen

Voorschoten gaat uit van een geboorde tunnel, die begint bij de A4 en ten oosten van Valkenburg aansluit op de N206. Verver: “Ons voorstel heeft duidelijke voordelen. Het tracé ligt vlakbij Leiden, waardoor je het makkelijker kunt aansluiten op het bestaande wegennet. Het gaat niet ten koste van open ruimte en we kunnen snel aan de slag omdat de grond al in ons bezit is. Op het gebied van ruimtelijke ordening, natuur en luchtkwaliteit scoort ons voorstel beter. Uitlaatgassen kunnen via filters worden gezuiverd. Staatssecretaris Van Geel heeft gezegd, dat

hij in Brussel wel wil praten over versoepeling van de milieunormen voor Nederland, maar dat dit alleen mogelijk is wanneer ons land zelf de uiterste inspanning levert om de problemen op te lossen.”

Horlings: “In alle voorstellen voor de RijnlandRoute via Voorschoten blijft het feit onderbelicht dat 80 tot 90 procent van het verkeer op de Churchillaan een herkomst of bestemming heeft in Leiden. Een randweg te ver ten zuiden van Leiden is dan geen logische oplossing. Het Korte Vliet-tracé gaat verder ook niet ten koste van de Papeuwegse polder, een belangrijk ecologisch gebied, en de groene buffer tussen Valkenburg en Wassenaar. Als je een weg ten zuiden van Valkenburg aanlegt, dan zet je de deur open voor bebouwing van het gehele gebied tussen Wassenaar en Leiden. Natuurlijk zegt iedereen nu dat dit niet gebeurt. Maar de praktijk leert meestal anders.”

Kosten

Verver en Horlings menen dat het kostenprobleem op basis van inhoudelijke argumenten en in goed overleg met de overige gemeenten in

Holland Rijnland kan worden opgelost. Horlings: "We hebben druk gerekend aan wat een tunneltracé onder de Korte Vliet zou kosten. Daaruit blijkt dat de kosten van de verschillende tracés elkaar dicht benaderen. Belangrijk is dat in de onderzoeken tot nu toe alleen is gekeken naar bouwkosten. Dan praten we over beton en asfalt. Zelfs noodzakelijke technische installaties, een grote kostencomponent, werden nog niet meeberekend. Ook met de inpassings-, verwervings- en plan-schadetekosten is geen rekening gehouden. Als je dat allemaal bij elkaar optelt, komt ons tracé er nog gunstiger uit. En dan heb ik het nog niet over de aanpassing van de Churchillaan om daar het verkeer te reguleren en af te wikkelen. Als je toch geld moet uitgeven, doe het dan in een keer goed." Verver: "Ik kan me voorstellen dat er gemeenten zijn die niet staan te springen om een bijdrage te betalen. Maar we moeten wel regionaal denken. We hebben elkaar nodig, ook als het gaat om het oplossen van andere problemen, zoals woningbouw of bedrijventerreinen. De steun van de gemeenten Zoeterwoude en Wassenaar voor onze plannen ervaren we als hartverwarmend."

Inhoud

In het Dagelijks Bestuur van Holland Rijnland is inmiddels steun uitgesproken voor de Voorschotense variant. Deze moet verder worden uitgewerkt, evenals de tracévariant die door Voorschoten loopt.

Verver: "Wij willen de discussie in elk geval op inhoud voeren. Wij vinden dat we uitstekende argumenten hebben om ons voorstel te onderbouwen. Bovendien hoeven we ons ook niet te haasten, want het gaat nu alleen om de aanmelding van het project in het MIT. We hebben nog alle tijd om de verschillende tracés nader te onderzoeken. In elk geval zou ik het afketsen van ons plan zeer betreuren. Het is ook geen goede zaak voor de samenwerking in onze regio. Er liggen meer zaken die we samen moet oplossen. Het regiogevoel is de afgelopen tijd sterk gegroeid. Ook onder de bevolking. Ik zou het jammer vinden als dat wordt gefrustreerd." ■

Ellen Verkoelen, Zuid-Hollandse Milieufederatie:

"Meer onderzoek naar tracé door stedelijk gebied"

"Er moet meer onderzoek worden gedaan naar een variant van de RijnlandRoute door het stedelijk gebied. Het Korte Vliet-tracé, zoals voorgesteld door de gemeente Voorschoten, verdient daarbij alle kans. Ik realiseer me goed dat zo'n tracé duur is, maar we moeten niet voor een dubbeltje op de eerste rang willen zitten. Een weg door het open gebied is voor ons niet acceptabel. Die tast ons ruimtelijke erfgoed onherstelbaar aan."

Het standpunt van Ellen Verkoelen, directeur van de Zuid-Hollandse Milieufederatie, is duidelijk. "Goed-beschouwd biedt geen enkele variant voor de RijnlandRoute de juiste oplossing. Daarom is het opmerkelijk dat men nu aanstuurt op de variant door het open gebied en de mogelijkheid voor aanleg van de verbinding via de stad niet nader heeft bestudeerd. Een groot probleem voor ons is dat de verkeersgegevens niet goed beschikbaar zijn. Het blijkt enorm moeilijk die bij de diverse overheidsinstanties boven water te krijgen. Daardoor zijn we eigenlijk niet goed in staat om de verschillende varianten goed te beoordelen." Verkoelen vindt dat het Korte Vliet-tracé een kans verdient. "Ik realiseer me goed dat dit tracé veel geld kost. Maar dat is nu eenmaal zo. We wonen in Zuid-Holland met zes miljoen mensen op een klein stukje grond. Als je aan de eisen van leefbaarheid en milieu wilt voldoen, kost elke oplossing veel geld. Daar ontkom je niet aan. De discussie moet er op dit moment over gaan of we dat geld overhebben voor de leefbaarheid van ons land."

Kosten

Volgens de directeur van de Zuid-Hollandse Milieufederatie houden overheden gegevens over de RijnlandRoute achter omdat men bang

is dat deze oplossing door de hoge kosten politiek niet haalbaar is. "De RijnlandRoute is geen technisch, maar een financieel probleem. Het Korte Vliet-tracé is schitterend, maar kost erg veel geld. Op Rijksniveau zal men daar de handen niet voor op elkaar krijgen. Maar als op deze manier geld belangrijker wordt dan leefbaarheid, zijn we wat mij betreft wel verkeerd bezig."

Verplaatst

Een groot deel van de kosten van de RijnlandRoute zal opgaan aan het oplossen van milieuproblemen. Dat is alleen maar actueler geworden sinds de Europese Commissie nieuwe strenge regels heeft afgekondigd voor fijn stof in de lucht. Verkoelen: "Met een tracé door de open ruimte komen we eigenlijk niet verder. Op de korte termijn wellicht wel. Maar als er in de toekomst naast en langs de RijnlandRoute wordt gebouwd, keren de milieuproblemen in alle hevigheid terug. We hebben ze dan alleen maar naar de toekomst verplaatst. Meer asfalt is geen oplossing. We komen daarmee in een vicieuze cirkel. Wat eerst een oplossing leek, is korte tijd later al weer een probleem."

Creativiteit

Het oplossen van mobiliteitsproblemen in ons land vraagt om een integrale aanpak, waarbij alle vervoersmodaliteiten worden ingezet. En creativiteit. Het aanleggen van een nieuwe weg is meer van hetzelfde en leidt uiteindelijk tot niets. Wat dat betreft is het standpunt van de Europese Commissie over het terugdringen van fijn stof voor ons een steun in de rug. Europa noemt het probleem bij de naam. We zijn op dit moment bezig te accepteren dat we gemiddeld twee jaar korter leven door de inademing van fijn stof. Waar zijn we dan in vredesnaam mee bezig?" ■

RijnlandRoute alleen zinvol met 'logische' aansluitingen

Hoewel attractiepark Duinrell niet in de Holland Rijnland regio ligt, is het wel de grootste publiekstrekker in de wijde omgeving. De locatie van dit populaire park aan de noordrand van Wassenaar heeft invloed op de verkeersbewegingen op de N206.

Directeur Van Zuylen van Nijevelt voorziet dat de aanleg van de RijnlandRoute het verkeer naar Duinrell via de bebouwde kom van Wassenaar kan tegengaan. "Voorwaarde is wel dat de trajectkeuze voor onze bezoekers een logische route oplevert. Anders vinden ze de sluiproutes toch wel."



Van Zuylen Van Nijevelt: "De trajectkeuze moet een logische route opleveren"

"Wij weten precies waar onze camping- en duingalow-gasten vandaan komen," aldus Philip baron van Zuylen van Nijevelt. "40% van onze bezoekers komt uit Duitsland en 20% uit Engeland. Deze bezoekers rijden vooral via Den Haag naar Duinrell. De overige 40% van onze gasten komt uit alle delen van ons land. Wij kunnen onze bezoekers behoorlijk goed sturen dankzij de routebeschrijvingen in onze folders en brochures en op onze website. Maar mensen zijn inventief. Vooral als ze al vaker in Duinrell zijn geweest, weten ze al snel dat ze via de bebouwde kom van Wassenaar naar de A44 kunnen."

Verkeersproblemen

Het verkeer naar Duinrell via de Rijksstraatweg wordt bij kruispunt Den Deijl via de bebouwde kom van Wassenaar geleid. "Vooral bij mooi strandweer in de periodes dat andere regio's vakantie hebben staat de Van Zuylen van Nijeveltstraat snel vol. Dat komt met name omdat de opstelruimte richting Duinrell bij het kruispunt met de Storm van 's Gravezandeweg slechts ruimte biedt aan niet meer dan drie auto's. "De aanleg van een verkeers-

plein zou hier de verkeersafwikkeling al behoorlijk ten goede komen." Naar het noorden richting N206 is de Katwijkseweg een bottleneck. "Vooral als op een mooie zomerdag veel mensen naar het strand bij het Wassenaaarse Slag gaan, en wij veel dagrecreanten ontvangen, zit de Katwijkseweg verstopt," aldus Van Zuylen Van Nijevelt. "We willen er alles aan doen om het Duinrell-verkeer zoveel mogelijk te minimaliseren, maar alles hangt of staat met een goede logische route en aansluitingen. Niet alleen op de A4 en A44, maar ook van het park op het wegennet. Wanneer het verkeer via de RijnlandRoute op de Katwijkseweg weer in de file komt te staan, heeft het allemaal weinig zin. Wij hebben veel bezoekers die vaker naar Duinrell komen. Zodra zij het idee hebben dat de route voor hen niet klopt, kiezen ze toch hun eigen weg weer." De problemen vanuit richting N206 zullen bij realisatie van de RijnlandRoute alleen maar toenemen. "Om de verkeersafwikkeling vanuit die kant te bespoedigen zou het ideaal zijn als er bij de rotonde bij De Klip een afslag naar Duinrell komt. Dan ontlast je de Katwijkseweg. Hier hebben we al eens een studie naar laten verrichten. De grond waarover die ontsluitingsweg zal moeten lopen is echter niet van ons, maar van de gemeente Wassenaar. En het is een bosgebied, en dan heb je een probleem..."

Ontmoedigingsbeleid

Duinrell beseft terdege dat het verkeer naar en van het park gevolgen heeft voor de omgeving. Het park doet er alles aan om de verkeersbewegingen zoveel mogelijk te beperken. "Gelukkig hebben we hier een goed openbaar vervoer. Maar verblijfs gasten komen vooral met de auto. We hebben hier op Duinrell bij elkaar 7.500 slaappleaatsen. Als alles vol zit en iedereen pakt voor het minste of geringste de auto, dan is dat voor niemand leuk. We willen het gebruik van de auto door verblijfs gasten zoveel mogelijk tegengaan. Zo laten we 's zomers een strandbus tussen Duinrell en het Wassenaaarse Slag rijden en stimuleren we onze gasten om zoveel mogelijk de fiets te pakken." Ook met de wisseldagen – de dagen dat plaats moet worden gemaakt voor nieuwe gasten – houdt Duinrell rekening met de verkeersdrukke. "We hebben verschillende wisseldagen voor camping en duingalows – daarmee spreid je de drukke al. En op de vertrekdag mogen de gasten, hoewel ze duingalow en camping om 11.00 uur moeten verlaten, nog de hele dag op het park blijven. Daarmee voorkomen we dat iedereen rond dat tijdstip tegelijk met de auto vertrekt."

Wanneer op vliegveld Valkenburg in de toekomst woningen worden gebouwd, zal de verkeersdrukke vanuit de richting N206 naar Duinrell en Wassenaaarse Slag alleen maar toenemen. Voor het park is dat een extra reden om te pleiten voor een goede aansluiting op het wegennet. "Voor ons is woningbouw op Valkenburg op zich natuurlijk een goede zaak. Bewoners kunnen bezoekers worden, en het kan voor ons makkelijker zijn om personeel te vinden," aldus de directeur van Duinrell. "Maar als Wassenaarder vind ik het verschrikkelijk." ■

“Politiek moet verantwoordelijkheid nemen”

“Er wordt al te lang over deze verbinding gesproken zonder dat er iets is gebeurd. Het is nu tijd dat de politiek knopen doorhakt en beslissingen neemt. Met de aanleg van de RijnlandRoute blijft onze regio ook in de toekomst een aantrekkelijk vestigingsgebied voor bedrijven. Daar profiteren we allemaal van.”

Arie Balkenende, voorzitter van de Ondernemersvereniging Katwijk (OVK), windt er geen doekjes om. Wat hem betreft mag de aanleg van de RijnlandRoute nog liever vandaag dan morgen van start gaan. “Er is al zoveel geschreven en gesproken over dit project, dat het tijd wordt om spijkers met koppen te slaan. Wij als ondernemers kunnen dat uiteindelijk niet doen. Wij kunnen alleen maar onze wensen kenbaar maken en blijven hameren op een spoedige totstandkoming van een goede ontsluiting. Ik hoop daarom van harte dat de politiek zijn verantwoordelijkheid neemt en op korte termijn de verbetering van de infrastructuur in onze regio daadkrachtig ter hand neemt.”

Crime

De OVK is het resultaat van een fusie van de ondernemersverenigingen van Katwijk, Rijnsburg en Valkenburg. Met de fusie loopt de bedrijvenorganisatie een jaar vooruit op de bestuurlijke fusie van de KRV-gemeenten, die op 1 januari 2006 zijn beslag moet krijgen. De OVK telt circa 380 bedrijfsleden, die samen aan vele duizenden inwoners van de Rijndorpen en daarbuiten werk bieden. Balkenende: “De bereikbaarheid wordt een steeds groter probleem. Niet alleen voor bedrijven die hun producten per vrachtauto aan- en afvoeren, maar ook voor werknemers die met de auto naar hun werk gaan. De route tussen Katwijk en Leiden is een crime. Tijdens de spitsuren, en tegenwoordig ook vaak daarbuiten, sta je gewoon stil. Er moet snel een oplossing komen. En vooral ook een goede oplossing. Want we moeten voorkomen dat er door het oplossen van het ene probleem, elders weer nieuwe flessenhalzen ontstaan.”

Logisch

De OVK-voorzitter, werkzaam als accountant bij Van Wezel in Rijnsburg,

heeft een duidelijke voorkeur voor een doorlopende verbinding tussen de A4 en de kust. Een route door Voorschoten en langs de zuidkant van het marinevliegveld Valkenburg, is daarvoor in zijn visie de beste optie. “Dat is volgens mij de meest logische verbinding, die eigenlijk niemand in de weg ligt. Het voormalige marinevliegveld moet nog worden ingevuld. Daar kun je nu nog alle kanten op. Verder vind ik het belangrijk dat de nieuwe weg zo weinig mogelijk gelijkwaardige aansluitingen krijgt. Dat komt de doorstroming van het verkeer ten goede. Een weg met kruisingen en stoplichten levert alleen maar hindernissen op.” Tijdens het vooronderzoek naar het meest geschikte tracé voor de RijnlandRoute is een weg ten noorden van Rijnsburg afgefallen. Balkenende betreurt dat, maar kan zich ook voorstellen dat een verbinding tussen de A44 en N206 op die locatie geen optimale oplossing biedt voor de verkeersproblematiek. “Als verkeersdeskundigen mij duidelijk maken dat het probleem aan de zuidkant van Katwijk ligt, ben ik zonder meer bereid dat advies over te nemen. Ik zou de politiek echter wel willen vragen om nog eens nadrukkelijk te kijken naar een aansluiting van de N206 in het noorden van de Bollenstreek op de N205 of N207. Dat zou de regio een prima ontsluiting voor het autoverkeer opleveren.”

Vuist gemaakt

De OVK en zijn voorgangers zijn niet direct betrokken geweest bij het onderzoek naar de beste tracés voor de RijnlandRoute. Via deelname in Partners in Rijnland en de Vereniging van Bedrijven in de Duin- en Bollenstreek heeft de organisatie toch de kans gehad zijn standpunt duidelijk te maken. Balkenende: “Ik denk dat we de afgelopen jaren voldoende een vuist hebben gemaakt voor de aan-



Balkenende: “De overheid moet met belastinggeld zorgen voor een vitale werkomgeving”

pak van de infrastructuur in de regio. Het is nu aan de politiek om een klap met de hamer te geven.” Aanleg van de RijnlandRoute kost veel geld. De OVK-voorzitter betwijfelt echter of de overheden in de regio met succes een beroep kunnen doen op het bedrijfsleven voor een financiële bijdrage. “Ik ben daar zelf in elk geval geen voorstander van. Bedrijven verdienen geld en betalen belasting. Met dat belastinggeld moet de overheid zorgen voor een vitale werkomgeving. Een goede infrastructuur is daar een onlosmakelijk onderdeel van. Als het bedrijfsleven kan groeien en bloeien, hebben we daar uiteindelijk allemaal profijt van.” ■

“Alle secundaire wegen in regio onder de loep nemen”

John Jongeneelen van Ouwehand's Rederij en Visverwerking in Katwijk is blij dat de regio de knoop over de RijnlandRoute nu eindelijk doorhakt. Maar hij vraagt zich af hoelang de aanleg van de weg nog op zich zal laten wachten. Bovendien is de RijnlandRoute volgens hem slechts een puzzelstukje in de totale Nederlandse verkeersproblematiek. Er moet een plan komen voor een betere benutting van alle secundaire wegen in ons land.



Als manager operations is Jongeneelen als geen ander door-drongen van het belang van een optimale bereikbaarheid van de Ouwehand-vestiging op het Katwijkse bedrijventerrein 't Heen. Als voorzitter van de regio Zuid-Holland van de Eigen Verladere Organisatie (EVO) is hij bovendien al jaren groot voorstander van de verbetering van de verbinding tussen de A4 en de kust. “Just-in-time is essentieel voor ons bedrijf. Wij kopen of leveren onze producten vers, dagvers of gekoeld. Vertraging is daarbij uit den boze. Maar ook voor de aanvoer van grondstoffen en verpakkingen is aflevering op het juiste moment van groot belang. We kunnen het ons niet veroorloven een productielijn stil te zetten omdat er bijvoorbeeld geen glazen potten zijn voor de marinaden of kartonnen dozen voor de verpakking ontbreken.”

Als voorzitter van de EVO-regio Zuid-Holland – en lid van het algemeen bestuur – plaatst Jongeneelen de aanleg van de RijnlandRoute ook in een breder perspectief. “Ik ben groot voorstander van de RijnlandRoute als A11, maar ik weet inmiddels dat verbetering van het hoofdwegennet niet altijd soelaas biedt. Je kunt wel een achtbaans snelweg bouwen, maar als het verkeer vervolgens op de secundaire wegen in de file staat, heb je daar in feite niets aan. Het hoofdwegennet heeft een grote aanzuigende werking op automobilisten die snel op hun bestemming willen zijn. En als er veel open afritten zijn, komt de doorstroming van het verkeer nogal eens in het gedrang. De EVO richt zich daarom steeds meer op de verbetering van het secundaire wegennet, de zogeheten N-wegen. Ik zou het een goede zaak vinden als het regiobestuur ook in onze regio de secundaire wegen eens goed onder de loep neemt.”

Efficiënter

Dagelijks leveren zo'n vijftien vrachtwagencombinaties visproducten, grondstoffen en verpakkingsmaterialen bij Ouwehand in Katwijk af. Het bedrijf beschikt zelf over 14 vrachtwagens die haring, verse vis en visproducten afleveren bij magazijnen van supermarktketens, groothandels in de foodsector en visdetailisten.

Jongeneelen: “Via de EVO zijn in het hele land projecten gestart om door samenwerking de zogeheten supply chains efficiënter te maken. Fabrikanten brengen dan bijvoorbeeld samen producten naar het magazijn van een supermarktketen. Ouwehand probeert dat ook te doen. Maar in de praktijk lukt het niet altijd. Want met dezelfde vrachtwagens waarmee wij naar supermarkten rijden, leveren we ook producten af bij visdetailisten. Er zijn maar weinig bedrijven die op dezelfde manier werken. Op grotere schaal hebben we bij de EVO ook gemerkt dat de regio-voering een probleem is, waarbij het erom gaat wie bepaalt wanneer er wordt geleverd. Bovendien zijn concurrerende bedrijven niet altijd blij als een ander in de keuken kan kijken.”

'Halve nacht'

Ouwehand heeft diverse maatregelen genomen om de verkeerscongestie tussen Katwijk en de A4 voor te zijn. Jongeneelen: “Met leveranciers van verpakkingsmaterialen hebben we afgesproken dat zij voorraden aanhouden waarover wij op afroep kunnen beschikken. Van andere producten houden we zelf een ruimere voorraad aan, zodat we minder ritten hoeven te maken. Maar dat betekent wel dat we meer moeten investeren in opslagruimte. Een ingrijpende beslissing was het verleggen van de distributie van de dag naar de 'halve nacht'. Onze vrachtwagens vertrekken nu tussen 04.00 en 06.00 uur uit Katwijk, zodat ze nog voor de files uit de Randstad zijn en op tijd op hun bestemming komen.”

Tempo

Jongeneelen hoopt dat de RijnlandRoute op korte termijn kan worden gerealiseerd, maar vreest dat allerlei procedures nog voor vertraging kunnen zorgen. “Daarbij denk ik bijvoorbeeld aan onteigeningen van grond. Maar ook aan milieumaatregelen. De Europese richtlijnen voor schone lucht zijn een rem op de ontwikkeling van nieuwe wegen en bedrijventerreinen. Ik hoop dat daarvoor snel een oplossing komt. Als het maar niet zo lang duurt als de aanleg van de A4 door Midden-Delfland. Daar is men nu al veertig jaar mee bezig, en nog steeds zijn de laatste zes kilometer niet klaar.”

Colofon

Regiomagazine SamenGevat is een uitgave van Holland Rijnland en verschijnt minimaal vier keer per jaar.

Redactieadres: Holland Rijnland, t.a.v. Annemarie Ockeloen
e-mail: aockeloen@hollandrijnland.net

☎ (0252) 46 24 17, 📠 (0252) 46 24 44

Verzendadministratie: secretariaat@hollandrijnland.net
of ☎ (0252) 46 24 00

(Eind)redactie, vormgeving en realisatie:

Seashore Media, Katwijk ZH (www.seashore.nl)