



Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland i.o.
c.o. E. Meelis, p.a. Kaiserstraat 63, 2311 GP Leiden
(voorheen: Platform tegen de aanleg van Rijksweg 11 – west)

Tel. 071-5274908 (W) of 071-5134259 (H); Ter Keurs 071-5613043; Koopmans 071-5760105,
e-mailadres meelis@biology.leidenuniv.nl (W) of emeelis@xs4all.nl (H)

Leiden/Voorschoten, vrijdag 9 september 2005.

Aan Provinciale Staten van Zuid-Holland, Postbus 90602, 2509 LP Den Haag.

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

Betreft: ons advies over de RijnlandRoute (n.a.v. de Samenvattende rapportage van de uitkomsten van de “Verkenning RijnlandRoute” van 17 april jl. en de DHV-Studie naar de effecten van een wegverbinding in de corridor A4-A44-Katwijk van mei jl.)

Geachte Colleges,

Inleiding

Onze stichting i.o. zet zich in voor het behoud van stad, natuur en landschap in en om de Leidse agglomeratie. Vanuit die inzet hebben wij de plannen bestudeerd voor de zogenaamde RijnlandRoute, zoals die naar voren komen uit de Samenvattende rapportage van de uitkomsten van de “Verkenning RijnlandRoute” van het bureau Verkenningen en Planstudies van de provincie Zuid-Holland van 17 april jl. (hierna de “**Verkenning**” te noemen¹) en uit de DHV-“Studie naar de effecten van een wegverbinding in de corridor A4-A44-Katwijk” van 26 mei 2005 (hierna de “**DHV-studie**” te noemen).

Ons advies

- A. Op grond van onze bestudering van hierboven bedoelde plannen en nota’s raden wij provincie en rijk *af* om mee te betalen aan (een onderzoek dat zich uitsluitend richt op) een dure doorgaande oostwestverbinding in het zuidwesten van de Leidse agglomeratie, die nog jaren op zich zal laten wachten en de problemen niet oplost (zie onze argumenten 1 en 2 hieronder).
- B. Wij raden rijk, provincie en vooral ook de gemeente Leiden daarentegen juist *aan* om in te zetten op het nemen van lokale maatregelen ter bevordering van de verkeersdoorstroming, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid en daar wel aan mee te betalen (zie bijlage).
Dat zou bijvoorbeeld de vorm kunnen aannemen van een convenant tussen rijk, provincie en regio, waarin ook bindende afspraken worden gemaakt over de verdeling van de financiering van de noodzakelijke maatregelen.

Hieronder zullen we onze argumenten voor deze adviezen naar voren brengen.

¹ zie http://www.hollandrijnland.net/hollandrijnland/HRwebsite/Verkeer_en_Vervoer/RijnlandRoute.

1. de “Verkenning” en de “DHV-studie” definiëren het probleem, waarvoor de RijnlandRoute een oplossing zou moeten zijn, ten onrechte vooral als een probleem van regionale bereikbaarheid en een probleem van/voor het doorgaande verkeer in de relatie Katwijk-Leiden-A4.

Daarbij gaat DHV er geheel aan voorbij, dat het overgrote deel van het verkeer op de huidige (en te ontlasten) oostwestverbinding (Plesmanlaan/Churchillaan) zijn herkomst en/of zijn bestemming heeft in de Leidse agglomeratie. Het betreft vooral verkeer dat daar moet zijn en/of daarvandaan komt! Een nieuwe oostwestroute zal voor de Leidse agglomeratie dus meer als ‘verdeelweg’ gaan functioneren (voor verkeer de stad in) dan als ‘randweg’ (voor verkeer om de stad heen).

De vraag of Leiden de veronderstelde groei van het autoverkeer met 2% per jaar aankan wordt in de “Verkenning” en in de “DHV-studie” niet eens gesteld. Terwijl het daarbij toch gaat om anderhalf keer zoveel autoverkeer in iets meer dan 20 jaar en een verdubbeling van het autoverkeer in 35 jaar.

Dat aan het bestemmingsverkeer op de huidige en de nieuwe oostwestverbinding niet of nauwelijks aandacht wordt besteed, is vooral zo merkwaardig omdat uit de modelstudies van DHV zelf nota bene blijkt dat de overgrote meerderheid van het verkeer op de onderzochte alternatieve routes bestaat uit verkeer dat uit Leiden komt en/of daarnaartoe moet. Dat komt ook overeen met het algemene beeld van het autoverkeer rond agglomeraties (dat verkeer moet daar zijn) en ook met ons eigen empirisch herkomst/bestemmingsonderzoek in de zeventiger jaren in de Leidse agglomeratie aan de hand van kentekens.

Voor het doorgaande verkeer zal een nieuwe oostwestverbinding weinig betekenis hebben. Zoals wij op 27 mei jl. ook al aan de Stuurgroep RijnlandRoute schreven: “In oostelijke richting zijn er - met name ook voor het goedertransport - goede alternatieven via de hoofdtransportassen, de A12, de A2 en de A1 die goed bereikbaar zijn via de A44, de A4 (zie bijvoorbeeld ook onze nota van 22 maart 1989). En sinds kort kan het lange-afstandsverkeer ook nog gebruikmaken van de N11 en de N14”.

Kortom: er wordt in de “Verkenning” en in de “DHV-studie” ten onrechte veel te veel aandacht besteed aan de betrekkelijk geringe problemen door en voor het doorgaande verkeer en veel te weinig aandacht aan de veel grotere problemen i.v.m. het bestemmingsverkeer.

2. De “Verkenning” en de “DHV-studie” blazen het verkeersprobleem ook nog eens kunstmatig op, door voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio van een zogenaamd “maximum scenario” uit te gaan.

- a. Zo wordt er in de “DHV-studie” rekening gehouden met 9000 nieuwe **woningen** op het vliegveld Valkenburg, terwijl Katwijk, Rijnsburg, Valkenburg en Wassenaar onlangs in een Plan van Aanpak hebben vastgelegd dat er rond de 5000 woningen op Vlieggkamp Valkenburg komen (Leidsch Dagblad van dinsdag 6 september jl.).
- a. Bovendien wordt in het maximum scenario rekening gehouden met ruim 750.000 m² meer **kantooroppervlakte** in de regio (waarvan 325.000 m² in de Leeuwenhoek/Rijnfront). Daardoor zou er in 2020 in de regio ruim 2,5 keer (!) zoveel kantooroppervlakte zijn als in 2002. Dat lijkt ons echt een absurde veronderstelling, gezien het zo langzamerhand toch wel door iedereen erkende structurele overschot in de kantorensector.
- b. In de modelberekeningen is verder rekening gehouden met een vast en zeer bescheiden aandeel van het openbaar vervoer (en de fiets) in de verplaatsingen. Dat betekent dat er niet is gerekend op enige bevordering van het openbaar vervoer, ook niet door ingebruikname van **de RijnGouwelijn**. Het is voor ons onbegrijpelijk dat een studie, die in opdracht van de provincie is uitgevoerd, op deze manier met het openbaar vervoer omgaat. De provincie verwacht toch veel van de RijnGouwelijn en is daar ook een belangrijke financier van. Door op deze manier op concurrerende nieuwe weginfrastructuur aan te sturen zou de provincie haar investeringen in het openbaar vervoer zelf al op voorhand onrendabel maken. De (spoedige) aanleg van de westtak van de RijnGouwelijn zou ook volgens ons een voorwaarde moeten zijn voor de bebouwing van het vliegveld Valkenburg.

Kortom: de berekende hoeveelheid autoverkeer in 2020 wordt in de “Verkenning” en in de “DHV-studie” - behalve door de veronderstelde ‘autonome’ groei van het autoverkeer - kunstmatig vergroot, zowel door onwenselijke en/of absurde aannamen over de uitbreiding van het aantal woningen en kantoren (en bedrijventerreinen) in de regio als ook door geen rekening te houden met een bevordering van het openbaar vervoer.

3. **Het lijkt ons hoogst onverstandig nu al exclusief te kiezen voor (onderzoek aan) de RijnlandRoute, een zeer dure doorgaande verbinding waarvan de feitelijke aanleg nog vele jaren op zich zal laten wachten; een weg ook, die de problemen niet oplost, terwijl er op korte termijn al lokale maatregelen op de bestaande oostwestverbinding kunnen worden getroffen die de verkeersdoorstroming, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid wel ten goede zouden komen. Daarna kan bekeken worden of een aparte doorgaande verbinding nog steeds nodig is.**

Hierboven maakten wij al duidelijk dat de “Verkenning” en de “DHV-studie” voor de RijnlandRoute uitgaan van een onjuiste probleemdefinitie (de problemen i.v.m. het doorgaande lange-afstandsverkeer) en dat beide nota’s het verkeersprobleem in en om Leiden vervolgens ook nog eens kunstmatig vergroten door onwenselijke en/of absurde aannamen over de ruimtelijke ontwikkelingen.

Voor het aldus geconstrueerde verkeersprobleem worden vervolgens verschillende alternatieve "oplossingen" bedacht in de vorm van een doorgaande verbindingen die het probleem van en voor het doorgaande verkeer - en ook die van en voor het bestemmingsverkeer - niet oplossen. Dat geen van de alternatieven deze problemen probleem oplost, staat n.b. ook in de “DHV-studie” zelf. Het lokale probleem - teveel autoverkeer in Leiden - zou zelfs wel eens verergerd kunnen worden.

De Stuurgroep RijnlandRoute heeft de provincie in juni geadviseerd om vier tracés nader te onderzoeken. Tussen Katwijk en de A44 gaat het daarbij om het verbreden van de N206 en de route Valkenburg Zuid en tussen de A44 en de A4 om de N11 West / A11 en het Korte Vliet / Oude Rijn tracé.

Maar zelfs als nu al zou worden besloten tot de aanleg van een van de nader te onderzoeken varianten (en zover is het nog lang niet!), dan duurt de huidige situatie nog minimaal tien jaar en waarschijnlijk zelfs veel langer. En dan hebben we het over een situatie, waarin de echte problemen niet worden aangepakt en waarin ook de meer gevoelsmatig aanwezige problemen blijven bestaan (op de bestaande route kan het vrachtverkeer en het personenverkeer niet snel doorrijden en moet het langzaam verkeer op de kruisingen te lang wachten).

In zo’n situatie ligt het voor de hand om een onderscheid te maken tussen korte-termijnmaatregelen en middellange- en lange-termijnmaatregelen. Op die manier wordt het mogelijk om de ernst van een aantal problemen te verminderen, terwijl weggebruikers en bewoners tegelijkertijd ook zien dat aan oplossingen gewerkt wordt. Noch weggebruikers noch bewoners zitten te wachten op een nieuwe verbinding die er pas over vele jaren zal liggen en die hun problemen niet oplost, terwijl er intussen jarenlang niets aan hun problemen gedaan wordt.

Kortom: Het heeft veel meer zin om op korte en middellange termijn maatregelen te treffen op de bestaande oostwestverbinding ter bevordering van de verkeersdoorstroming, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid dan om nu al te kiezen voor (onderzoek dat zich uitsluitend richt op de nieuwe doorgaande verbinding via) de RijnlandRoute.
Na de lokale maatregelen op korte en middellange termijn kan altijd nog worden bekeken of een aparte doorgaande verbinding nog steeds nodig is.

In een aparte **bijlage** bij deze brief werken we de hierboven bedoelde korte-termijnmaatregelen en middellange-termijnmaatregelen bij wijze van voorbeeld nader uit.

Tot slot

Dit alles leidt tot de adviezen die wij u in het begin van deze brief gaven. Wij zouden het op prijs stellen deze brief met bijlage nader mondeling bij u te mogen toelichten.

Met vriendelijke groet en hoogachting namens de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland i.o.,

W.J. ter Keurs

R. Koopmans

E. Meelis

CC de Stuurgroep RijnlandRoute,
Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
de minister van Verkeer en Waterstaat,
de Raden van de zestien gemeenten in de regio Holland Rijnland

Bijlage

Maatregelen die op korte, middellange en lange termijn genomen zouden kunnen worden om de verkeersproblemen te verminderen

De korte termijn

Uit de “DHV-studie” blijkt zonneklaar dat het om een zeer lokale problematiek gaat. Hieronder noemen wij een aantal maatregelen, die op zichzelf, maar ook in samenhang een bijdrage kunnen leveren aan de oplossing van de gesignaleerde problemen en bovendien op relatief korte termijn gerealiseerd zouden kunnen worden.

In de “DHV-studie” worden voor het Churchillaan-tracé al een aantal kunstwerken vermeld. In onderstaande lijst ligt de nadruk op de vraag voor welke problemen het betreffende kunstwerk of de betreffende maatregel specifiek een oplossing zou zijn.

Doorstroming 1

- Al op zeer korte termijn kan de doorstroming worden bevorderd door de openingstijden van de Lammebrug in de spits te beperken.

Verkeersonveiligheid en barrièrewerking

- Aanleg van een aantal fiets- voetgangerstunneltjes ter hoogte van de Vijf Meilaan, de Telderskade en andere daarvoor in aanmerking komende punten.

Luchtverontreiniging, geluidshinder

- Strikte handhaving van de maximum snelheid.
- Vervanging van het wegdek door zoab.

Stofproductie

- Op lokaal niveau zijn nog geen maatregelen beschikbaar, hiervoor is de regio afhankelijk van wat er op nationaal en EU-niveau besloten wordt².

Doorstroming 2

- Maatregelen ter vermindering van de dagelijkse ergernis bij het gebruik maken van de huidige route, zoals:
 - o Vergroting van de kruispuntcapaciteit door aanleg en of verlenging van in- en uitvoegstroken.
 - o Verbreding van de brug over het Rijn-Schiekanaal en herprofilering van het Lammenschansplein.

De middellange termijn

Doorstroming

- Verbreding van de N206 over de volle lengte tot 2 x 2 rijstroken.
- Doortrekken van de Churchillaan middels een aquaduct onder het Rijn-Schiekanaal en een ongelijkvloerse aansluiting op de Europaweg.

De maatregelen voor de korte en de middellange termijn kunnen gefaseerd en onafhankelijk van elkaar worden uitgevoerd.

De lange termijn

Op langere termijn zou een nieuwe oostwestverbinding voor het doorgaande verkeer wellicht aan de orde kunnen komen. Als men die mogelijkheid echter nu al zou willen bestuderen, moet er toch veel beter onderzoek worden gedaan.

Men zou dan elke vooringenomenheid ten aanzien van de oplossing achterwege moeten laten. In onze brief aan de Stuurgroep Rijnlandroute van 27 mei jl. schreven we al dat de zinsnede op pagina 3 van de Verkenning, dat het eindresultaat van de verkenning zou moeten zijn “dat er aangetoond is dat infrastructurele investeringen noodzakelijk zijn”, ons inziens op teveel vooringenomenheid van de opstellers duidt. Zo’n zinsnede duidt op een vorm van ‘tunneldenken’ die een open opstelling tegenover alle mogelijke oplossingen op korte en lange termijn in de weg staat. In een werkelijk serieuze studie of er wel een nieuwe doorgaande oostwestverbinding nodig is zou er dan ook zeer kritisch naar de nu door DHV gehanteerde aannamen gekeken moeten worden.

² In de “Verkenning” en de “DHV0studie” zijn de alternatieven nog niet getoetst aan het Besluit Lucht kwaliteit. In de “Verkenning” staat (op pagina 18) slechts dat het van belang is de “ontwikkelingen op dit punt goed te volgen”. Dat lijkt ons een te gemakzuchtige opstelling als we bedenken dat volgens het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu in Nederland jaarlijks duizenden mensen enkele maanden tot enkele jaren eerder overlijden door de uitstoot van fijn stof en ozon (voor een groot deel aangemaakt na de uitstoot van NO₂) en dat honderdduizenden mensen luchtwegklachten hebben door de luchtvervuiling, met verkeer als belangrijkste bron. Ook Nederland zal rekening moeten houden met de Europese regelgeving op dit terrein, zoals intussen ook uit verschillende uitspraken van de Raad van State (onder meer over wegverbreding) is gebleken.