



©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

Leiden/Voorschoten, woensdag 16 januari 2008.

Aan de raden en burgemeesters en wethouders van alle Holland-Rijnlandgemeenten,
Aan Provinciale en Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland,
Aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal,
Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat,
Aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Aan de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
Aan de Minister van Economische Zaken

betreft: ons commentaar op de nut-en-noodzaaknotitie van de provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland over de RijnlandRoute "*RijnlandRoute Verbinding van belang*"

L.S.!

Deze brief bevat ons commentaar op de nut-en-noodzaaknotitie van de provincie Zuid-Holland en de regio Holland Rijnland over de RijnlandRoute "*RijnlandRoute Verbinding van belang*". Op pagina 8 en 9 treft u een samenvatting van ons commentaar aan.

In een aparte brief zullen wij commentaar geven op de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) van DHV voor de RijnlandRoute "*RijnlandRoute Structurerend element in de As Leiden Katwijk*".

ons commentaar op de nut-en-noodzaaknotitie (NNN) "*RijnlandRoute Verbinding van belang*"

Na de kritiek die er van verschillende kanten (o.a. ook door ons¹) is geuit op de "Verkenning RijnlandRoute" en de "Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel" en na de toezegging van de projectleiding van de RijnlandRoute en de portefeuillehouder verkeer en vervoer in de regio, dat nut en noodzaak van de RijnlandRoute in de MKBA "*specifiek aan de orde zullen komen*", hadden we mogen verwachten dat nut en noodzaak van de RijnlandRoute bij de MKBA voor eenieder inzichtelijk en beoordeelbaar gemaakt zouden worden. De kritiek op de Verkenning en de Netwerkanalyse kwam er immers op neer, dat het autoverkeer daarin volstrekt kunstmatig was opgeschroefd en dat het "oplossend vermogen" van de RijnlandRoute veel te hoog was ingeschat (zie onze brief van 27 maart 2007).

¹ Zie onder meer onze brieven van 27 mei en 9 september 2005 en onze brief van 27 maart 2007.

Dus mocht verwacht worden dat er in de nut-en-noodzaaknotitie die nu voorligt redelijke prognoses gegeven worden over de omvang en de ruimtelijke verdeling van de bevolking en de werkgelegenheid in het studiegebied, een redelijke prognose van de omvang en de verdeling over de verschillende vervoerswijzen (lopen, fietsen, openbaar vervoer en auto) van de dagelijkse verplaatsingen in het studiegebied. We zullen hieronder nagaan of aan deze verwachtingen wordt voldaan.

w.b. de omvang en de ruimtelijke verdeling van de bevolking

Over de ruimtelijke verdeling van de bevolking in de regio vermeldt de nut-en-noodzaaknotitie helemaal niets en over de omvang van de bevolking in 2020 vermeldt de notitie slechts, dat de regio streeft naar een migratiesaldo nul. Dat laatste is in lijn met de feitelijke bevolkingsontwikkeling in de regio, die zich al een aantal jaren aan het stabiliseren is (nu tussen de 389.000 en de 390.000 inwoners) en zelfs lijkt te gaan dalen. Meer woningen hebben in de afgelopen jaren op regioniveau dus niet geleid tot meer inwoners (maar tot minder inwoners per woning). Meer woningen zullen dus ook niet per se leiden tot meer verplaatsingen. Deels zal het bij de nieuw te bouwen woningen gaan om mensen die al in de regio wonen en zich daar nu ook al op een of andere manier verplaatsen. Maar daarnaast is een heel belangrijke factor, dat het aandeel van de beroepsbevolking door de vergrijzing gestaag zal blijven afnemen. Dit zijn lange-termijnprocessen met grote traagheden waar met beleid weinig aan is te doen.

De nieuwe woningbouwlocatie **Valkenburg** zal uiteraard ook voor de auto moeten worden ontsloten, maar het adagium *'eerst bewegen, dan bouwen'* lijkt ons zeker ook van toepassing op het langzaam verkeer en het openbaar vervoer. De RijnGouweLijn-West zal er dus ook moeten liggen (en goede fietspaden!) voordat er op Valkenburg gebouwd wordt. Bovendien kan Valkenburg goed worden aangesloten op de (te verbreden) Tjalmaweg en op de A44. Daarvoor is de RijnlandRoute tussen de A44 en de A4 niet nodig.

w.b. de omvang en de ruimtelijke verdeling van de werkgelegenheid

De nut-en-noodzaaknotitie vermeldt niets over de totale omvang en de ruimtelijke verdeling van de werkgelegenheid in de regio in de toekomst. De notitie heeft het slechts over een beperkt aantal ontwikkelingen, met in het algemeen een zeer beperkt realiteitsgehalte. Een paar voorbeelden:

- De notitie stelt (op p. 5) weliswaar, dat voor de versterking van de **Greenport** "een verbetering van de infrastructuur noodzakelijk" is, maar maakt dat niet beoordeelbaar. Onduidelijk blijft nog wat de versterking van de Greenport in de Duin- en Bollenstreek nu eigenlijk inhoudt (afgezien van de investering van 7 miljoen euro voor de herstructurering en uitbreiding van de glastuinbouw en landschappelijke inpassing van een bedrijfsterrein) en even onduidelijk blijft waarom de RijnlandRoute daarvoor nodig is.
- De notitie stelt (eveneens op p. 5), dat "daarnaast (...) de goede en betrouwbare bereikbaarheid van de **bloemenveiling** van groot belang (is) voor de just-in-time delivery van de te veilen en geveilde producten". De notitie vermeldt niet, dat het verkeer van en naar de bloemenveiling vooral buiten de spits van de weginfrastructuur gebruik maakt (als de capaciteit geen enkel probleem vormt). De notitie vermeldt ten onrechte ook niet, dat dit verkeer vooral van de A44 gebruik maakt (Schiphol!) en dat de bloemenveiling in Rijnsburg in de toekomst mogelijk van veel minder betekenis zal worden door de ontwikkelingen in Aalsmeer (dat veel dichterbij Schiphol ligt, waardoor ook een filevrij ondergronds transportsysteem tussen de veiling en de luchthaven mogelijk is). Overigens is nauwelijks vol te houden, dat een paar minuten tijdswinst van de bloemenveiling in Rijnsburg naar de A4 ook maar iets uitmaakt op ritten naar Duitsland of België.
- Verder brengt de nut-en-noodzaaknotitie ook het **Bio Science Park** in het Leeuwenhoekgebied (impliciet) in verband met de RijnlandRoute. Hier zouden in de komende jaren "vele duizenden arbeidsplaatsen" kunnen ontstaan en daarvoor zijn volgens (p. 5 van) de notitie - behalve kapitaal en gekwalificeerd personeel - ook "ruimte en bereikbaarheid belangrijke succesfactoren". Ook hier maakt de notitie op geen enkele manier beoordeelbaar, dat zo'n enorme toename van het aantal arbeidsplaatsen tot de mogelijkheden behoort en dat de RijnlandRoute daarvoor nodig is. Allereerst dient bedacht te worden, dat ook andere universiteitssteden op dit gebied bepaald niet stilzitten en deels dezelfde verwachtingen hebben van de ontwikkelingen in deze sector. Er is dus krachtige concurrentie (niet in de

laatste plaats trouwens ook uit het buitenland), waarbij ruimte en bereikbaarheid zeker niet de belangrijkste succesfactoren zijn. Hierbij dient ook bedacht te worden, dat veel medewerkers van het Bio Science Park (bijvoorbeeld met de (brom)fiets) uit de directe omgeving (zullen) komen en dat deze sector ook overigens niet bijzonder veel transport met zich meebrengt. Ten onrechte laat de notitie overigens ook de relatie van het Bio Science Park met het nabij gelegen station Leiden Centraal geheel onbesproken. De notitie maakt dus niet aannemelijk dat nu juist de RijnlandRoute een concurrentievoordeel voor de ontwikkeling van het Bio Science Park zou opleveren, maar blijft op dit punt geheel in gebreke.

- In het algemeen zou de Rijnlandroute volgens (p. 6 van) de notitie voor het kantoren- en bedrijventerreinprogramma in de regio “een belangrijke voorwaarde voor verdere economische groei” zijn.

De notitie veronderstelt dat er in de regio in de komende jaren 770.000 m² bvo **kantoorruimte** bij zal komen (waarvan 355.000 m² in Leeuwenhoek Rhijngeest). Daardoor zou er in 2020 in de regio ruim 2,5 keer (!) zoveel kantooroppervlakte zijn als in 2002 (alsof we het over een (inter)nationaal project als de Amsterdamse Zuidas hebben!). Dit lijkt ons nog steeds een irrealistische veronderstelling, gezien het zo langzamerhand toch wel door iedereen erkende structurele overschot in de kantorensector en gezien ook de stelling van de Vereniging voor ontwikkelaars en bouwondernemers (NVB) in haar recente jaarverslag, dat “veel kantoren (...) momenteel leeg(staan)” en dat de verwachting is, “dat de leegstand verder toeneemt”. Bovendien gaat een toename van de oppervlakte kantoorruimte niet automatisch gepaard met een toename van het aantal arbeidsplaatsen. In tegendeel: niet zelden worden nieuwbouw en concentratie van kantoren gebruikt om het aantal arbeidsplaatsen in een organisatie te verminderen. Daarom had de notitie moeten verantwoorden waardoor “er op termijn ruim 11.000 mensen meer (werken) op de locatie Leeuwenhoek/Rhijngeest” en waardoor dat “tot circa 5.500 extra autobewegingen per dag (leidt)” (de verwijzing op p. 6 van de notitie naar een “Quick scan impact groei aanbod kantoren en bedrijventerrein Holland Rijnland” is daarvoor niet voldoende).

De notitie verantwoordt (op p. 6) ook niet waarom er in de As Leiden - Katwijk “circa 80 hectare **bedrijfsterrein**” bij zou moeten komen. Toch is er alle reden voor zo’n verantwoording. Op 1 januari 2007 beschikte de hele regio Holland Rijnland over ruim 950 hectare bedrijfsterrein (bijna 750 hectare netto) en een aanbod van bijna 100 hectare bedrijfsterrein (waarvan bijna 20 hectare “terstond uitgifbaar”). Aanbod van nieuw bedrijfsterrein (bijvoorbeeld in de As Leiden - Katwijk) zal er vooral toe leiden, dat bedrijven in de regio zullen verhuizen van de oude naar de nieuwe bedrijfsterreinen. Ook daardoor ontstaat niet automatisch meer werkgelegenheid en ook niet automatisch meer autoverkeer. Een ander gevolg van het aanbod van nieuw bedrijfsterreinen is bovendien, dat de bestaande bedrijfsterreinen dan onmiddellijk in waarde verminderen en verloederen. Dat is een proces dat men overal in de regio (en ook elders in Nederland) kan waarnemen.

Al met al ontbreekt in de nut-en-noodzaaknotitie een beschouwing over het realiteitsgehalte van de veronderstelde groei van de oppervlakte kantoorruimte in de regio en de toename van de oppervlakte bedrijfsterreinen en de in het verlengde daarvan veronderstelde groei van de werkgelegenheid. Dat een dergelijke toename is afgesproken, lijkt ons onvoldoende verantwoording als zulke afspraken niet kunnen worden nagekomen. Verder stelt de notitie weliswaar dat de Rijnlandroute een belangrijke voorwaarde voor deze ontwikkeling zou zijn, maar dat wordt nergens navolgbaar beredeneerd. Dat hangt ook samen met het feit, dat de notitie nauwelijks informatie geeft over de te verwachten verkeersontwikkeling en de ontwikkeling in de ‘modal split’ (de verdeling van alle verplaatsingen over de verschillende vervoerswijzen). Hieronder zullen wij daar nader op ingaan.

w.b. de omvang en de modal split van de dagelijkse verplaatsingen

In de nut-en-noodzaaknotitie staat geen feitelijke informatie over de ontwikkeling van de hoeveelheid autoverkeer en ook niet over de ontwikkeling van de modal split. De notitie geeft ook geen inzicht in de herkomst en de bestemming van de verplaatsingen.

De “Verkenning RijnlandRoute” (van 17 april 2005) veronderstelde nog een ‘autonome’ groei van het autoverkeer met “ongeveer 2% per jaar”. Bij een dergelijke groei zou er in 2020 bijna 40% meer autoverkeer

rondrijden dan in 2004 (bij een jaarlijkse groei met 1% zou er in 2020 bijna 20% meer autoverkeer rondrijden).

De nut-en-noodzaaknotitie vermeldt geen jaarlijks groeipercentage, maar vermeldt (op p. 12) zonder enige verantwoording dat “**de autonome groei van het autoverkeer** (...) zich **onverminderd** (zal) doorzetten en (zal) leiden tot een grotere druk op het wegennet in Holland Rijnland”. Voor deze bewering wordt geen enkele onderbouwing gegeven. Gezien de veronderstelling dat de autonome groei van het autoverkeer zich “onverminderd” zal voortzetten, rekenen de opstellers van de nut-en-noodzaaknotitie er kennelijk op dat het ‘rekening rijden’ hier niet zal worden toegepast of dat dat instrument geen invloed zal hebben op de ‘autonome’ groei van het autoverkeer in deze regio, zelfs niet in het drukste uur van de ochtendspits (zie ook ons commentaar op de “Verkenning” van 27 mei 2005). Bovendien wordt blijkbaar verwacht, dat noch de te verwachten structureel hoger wordende benzineprijs noch het Leidse parkeerbeleid van substantiële betekenis zullen zijn.

De vraag of de Leidse agglomeratie een dergelijke groei van het autoverkeer überhaupt aankan en hoe tijdelijk een eventuele ontlastende werking van de RijnlandRoute zal zijn wordt ook in de nut-en-noodzaaknotitie ten onrechte weer niet gesteld, laat staan beantwoord (zie ook onze brief van 23 maart 2007).

In de nut-en-noodzaaknotitie wordt het **aandeel langzaam verkeer** (lopen en (brom)fietsen) en **openbaar vervoer** in alle verplaatsingen niet vermeld. In de notitie wordt (op p. 6) slechts vermeld, dat “bij de berekening van dit aantal autobewegingen is rekening gehouden met een toename van het gebruik van het openbaar vervoer met 50% ten opzichte van nu (o.a. als gevolg van de RijnGouwelijin)”.

In de “Verkenning” werd nog uitgegaan van 15% langzaam verkeer en openbaar vervoer samen. Dat is echter geen reëel percentage. In soortgelijke agglomeraties is het aandeel van openbaar vervoer en langzaam verkeer samen binnen de agglomeratie namelijk al gauw meer dan 50 of 60% en in relaties met de omgeving al gauw 30 of 40%.

Beoordeelbare informatie over het veronderstelde aandeel openbaar vervoer en langzaam verkeer ontbreekt dus in de notitie. Die informatie wordt vooral ook niet gemist in verband met een aantal opmerkingen in de nut-en-noodzaaknotitie zelf en ook in de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA):

- Zo vermeldt de MKBA (op p. 23) als resultaat van de dynamische berekeningen, dat “de gemiddelde verplaatsing per motorvoertuig (...) iets meer dan 10 kilometer lang” is. Als het begrip “gemiddelde” hier juist is gebruikt, dan zijn de **meeste** ritten dus korter (omdat het om een scheve verdeling gaat; veel ritten zijn een stuk korter dan 10 kilometer en maar een beperkt aantal is (veel) langer). Dat komt ook overeen met de feitelijke situatie bij agglomeraties. Maar dit gegeven houdt ook in, dat (brom)fietsen en lopen een groot aandeel in de verplaatsingen kunnen nemen. Met welke aandeel van beide is rekening gehouden en waarom worden die aandelen niet vermeld?
- In de nut-en-noodzaaknotitie staat (op p. 6), dat “het verbeteren van de bereikbaarheid middels een hoogwaardige OV-verbinding (...) niet in voldoende mate een oplossing (is) voor het mobiliteitsvraagstuk. Het levert wel een beperkte bijdrage in het verminderen van de groei van het autoverkeer, maar ook het tegemoetkomen aan de autobereikbaarheid moet daarom onderdeel zijn van het maatregelenpakket”. En even verderop staat op dezelfde pagina (6), dat “het investeren in de autobereikbaarheid van de geplande werklocaties van groot belang is (ondanks inspanningen het openbaar vervoer te verbeteren)”.

Het gaat hier helaas om allemaal niet onderbouwde en daardoor onbeoordeelbare stellingen. Waarom is het aandeel van het openbaar vervoer en de mate waarin het openbaar vervoer (en het langzaam verkeer en beprijzingsmaatregelen en een goede ruimtelijke ordening) bijdraagt aan de oplossing van het mobiliteitsvraagstuk niet vermeld in de nut-en-noodzaaknotitie? Bekend is, dat ook een beperkte vermindering van het autoverkeer al een bijdrage aan het oplossen van de files kan leveren. Uiteraard zullen arbeidsplaatsen - behalve lopend, fietsend en per openbaar vervoer - ook per auto bereikbaar moeten zijn. Dat spreekt vanzelf, maar de vraag is of de RijnlandRoute daarvoor nodig is. Die specifieke vraag wordt in de nut-en-noodzaaknotitie echter niet beantwoord.

welke problemen zou de RijnlandRoute moeten oplossen?

We zullen hieronder een aantal problemen bespreken die de nut-en-noodzaaknotitie noemt en die de RijnlandRoute volgens de notitie zou moeten oplossen. De notitie wijdt daar 4 paragrafen aan (in hoofdstuk 3), één paragraaf over bereikbaarheid en economie, één over files en leefbaarheidsproblemen, één over het stranden van bouwplannen door verkeersproblemen en één over het beginsel “eerst bewegen, dan bouwen”. We bespreken deze paragrafen hieronder.

§ 3.1 “Economie heeft goede bereikbaarheid nodig”:

Volgens (p. 7 van) de nut-en-noodzaaknotitie ondervinden de transport- en logistieke bedrijven in Holland Rijnland “veel hinder en verliesuren door een slechte bereikbaarheid”. “De relatie met het achterland wordt al jaren als bijzonder slecht betiteld”, aldus de notitie.

De notitie maakt echter niet duidelijk of deze bedrijven werkelijk zo slecht bereikbaar zijn, in hoeverre dit een wegcapaciteitsprobleem is en in hoeverre de RijnlandRoute dit probleem zou oplossen. Hierbij dient bedacht te worden dat het gaat om een relatief beperkte hoeveelheid verkeer dat vooral buiten de spits van de weginfrastructuur gebruik maakt als de capaciteit daarvan geen enkel probleem vormt. Daarbij gaat het vooral om de A44 van en naar Schiphol. Omdat Aalsmeer veel dichterbij Schiphol ligt (en daar ook direct (eventueel ook ondergronds) mee verbonden kan worden), is het verder de vraag hoe belangrijk de bloemenveiling in Rijnsburg in de toekomst zal blijven.

De notitie noemt (op p. 7) met name het tekortschieten van de Churchillllaan als het gaat om de bereikbaarheid van de bedrijven in de regio en de verbinding met de rest van de Randstad en het achterland. Dat aspect kwam in de Verkenning ook al aan de orde. De RijnlandRoute moest vooral een verbinding vormen tussen de kust en het achterland, een functie die nu door de Churchillllaan zou worden vervuld. Uit recent Leids kentekenonderzoek (“Kentekenonderzoek N206”) blijkt echter, dat circa 90% van het verkeer op de Churchillllaan géén doorgaand verkeer tussen de kust en het achterland betreft, maar verkeer dat in Leiden moet zijn en/of daarvandaan komt. De notitie vermeldt (op p. 8), dat speciaal de beide “koppen” van de route door Leiden (“de Knoop Leiden West en de aansluitingen rondom de Lammerschansbrug²”) zwaar belast zijn. Ten onrechte vermeldt de notitie niet dat deze “koppen” bij alle alternatieven van de RijnlandRoute in 2020 zwaar belast zullen blijven (volgens kaarten van de intensiteit/capaciteit-verhouding in het drukste uur van de avondspits).

§ 3.2 “Veel files en leefbaarheidsproblemen”:

Volgens (p. 7 van) de notitie “komt op meerdere locaties de leefbaarheid onder druk (door de druk op de oostwestverbindingen)”. Zo is er volgens de notitie “sprake van sluipverkeer, onder meer via **de N441** door Wassenaar”. Dat blijkt echter niet uit de kaart van de “referentiesituatie” (de kaart die de situatie in 2020 weergeeft zonder de RijnlandRoute). Daaruit blijkt dat over de N441 slechts 11.000 à 12.000 motorvoertuigen per etmaal zouden gaan (en ongeveer 8.000 bij Duinrel) en dat het autoverkeer op de Lange Kerkdam vooral in Wassenaar zelf gegenereerd wordt.

Verder vermeldt de notitie (op p. 7) ook, dat “veel (vracht)verkeer uit de Duin- en Bollenstreek via **de N44 en Noordelijke Randweg** van Den Haag (N14) naar de A4 (rijdt)”, dat dit “op deze wegen voor extra verkeersdrukte en (milieu)overlast (zorgt)” en dat dit probleem “als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen bij onder meer Valkenburg en in de Leidse Regio (...) in de toekomst groter (zal) worden”.

Om hoeveel vrachtverkeer het daarbij gaat, vermeldt de notitie niet. De notitie vermeldt ook niet, dat de afwikkeling van het verkeer uit de Duin- en Bollenstreek buiten Den Haag om nu juist één van de argumenten was om de N14 aan te leggen. Evenmin vermeldt de notitie, dat Rijkswaterstaat destijds schatte dat slechts ca. 5% van alle verkeer op de N14 van de N44 naar de A4 v.v. zou gaan.

De Churchillllaan wordt in de nut-en-noodzaaknotitie meer dan 20 x genoemd en van de ontlasting van de Churchillllaan door de RijnlandRoute wordt in de notitie hoog opgegeven. Hierbij wordt er zonder enige nadere uitleg van uitgegaan, dat er in 2020 - anders dan in de huidige situatie! - heel wat doorgaand verkeer

² Bedoeld wordt: de Lammebrug.

over de Churchillaan rijdt (het aandeel doorgaand verkeer op de Churchillaan zou in 2020 volgens p. 9 van de notitie ruim 2,5 x zoveel zijn als op dit moment).

In de notitie wordt deze veronderstelling over de Churchillaan als “doorgaande route” niet onderbouwd. Hier wreekt zich, dat de notitie niet laat zien met welke ruimtelijke verdeling van wonen en werken voor 2020 is gerekend; een herkomst/bestemmingsmatrix ontbreekt. Daardoor maakt de notitie niet beoordeelbaar of met reële woon/werkrelaties is gerekend.

Ook de veronderstellingen (op p. 9) over het doorgaande deel van het zware vrachtverkeer op de Churchillaan worden in de notitie niet onderbouwd (het totale aandeel vrachtverkeer op de Churchillaan bedraagt op dit moment volgens het Luchtkwaliteitsplan Leiden 2005-2010 slechts iets meer dan 7%; een belangrijk deel daarvan moet in Leiden zijn).

In de notitie is (op p. 13, 14 en 15) ten onrechte sprake van een “afname van verkeer op regionale en lokale verbindingen door de RijnlandRoute”. Het gebruik van het woord “afname” is in dit verband suggestief en onjuist. Het gaat immers niet om een afname van het verkeer ten opzichte van de huidige situatie; het gaat om het verschil tussen de hoeveelheid verkeer op die verbindingen met en zonder RijnlandRoute. Hierbij dient bedacht te worden dat er volstrekt kunstmatig een enorme hoeveelheid autoverkeer gegenereerd is door te rekenen met een onwaarschijnlijke toename van het aantal arbeidsplaatsen, een “onverminderd” voortgezette autonome groei van het autoverkeer (p. 12) en een beperkt aandeel van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer in de verplaatsingen. Het begrip “afname” wordt in de notitie dus misleidend gehanteerd. Met de gehanteerde aannamen is het onwaarschijnlijk dat er in 2020 minder verkeer over de Churchillaan zal rijden dan op dit ogenblik.

Een eerdere DHV-studie naar de RijnlandRoute (“Studie naar de effecten van een nieuwe of verbeterde wegverbinding in de corridor A4-A44-Katwijk” van mei 2005) wees er overigens al op, dat er “volgens het model (...) sprake (is) van een grote latente vraag naar capaciteit op het Churchillaan-tracé”. Dit houdt volgens die studie in, “dat oplossingen die het Churchillaan-tracé ontlasten voor een groot deel meteen weer tenietgedaan worden omdat de vrijgekomen ruimte wordt opgevuld door ander verkeer”.

Als we uitgaan van het nu meermalen vastgestelde feit dat de overgrote meerderheid van het verkeer op de bestaande route een herkomst en/of een bestemming in de agglomeratie heeft, dan kan het verkeerslawaai, de luchtverontreiniging, de barrièrewerking en de verkeersonveiligheid daar (met automaatregelen) alleen maar worden teruggedrongen door maatregelen op de route zelf. Daarbij gaat het om een hele range van maatregelen, van maatregelen die vrijwel meteen genomen kunnen worden (de Lammebrug niet meer in de spits openen) tot maatregelen die op wat langere termijn genomen kunnen worden (zoals het doortrekken van de Churchillaan met een aquaduct onder Vliet door en de aanleg van fiets-/voetgangerstunneltjes; zie ook de bijlage met maatregelen bij onze brief van 9 september 2005).

De suggestie (op 15) in de notitie, dat de RijnlandRoute noodzakelijk is om “een goed functionerende verdeelring” te kunnen realiseren, “waarvan de Churchillaan onderdeel is”, berust een aantal denkfouten. Rand- of ringwegen of “verdeelringen” in en om agglomeraties houden het autoverkeer niet uit de stad weg; zulke wegen maken het juist mogelijk om ook op drukke momenten meer autoverkeer tegelijk de stad in te brengen. Verkeer gaat niet ‘nergens vandaan nergens naartoe’, maar beweegt zich tussen concentraties van herkomsten en bestemmingen.

§ 3.3 en 3.4 “Bouwplannen stranden door verkeersproblemen” en “Eerst bewegen, dan bouwen”:

De notitie vermeldt (op p. 10), dat “ruimtelijke plannen voor woningbouw en bedrijvigheid stranden doordat de situatie omtrent de bereikbaarheid niet op orde is”. Daarbij wordt gerefereerd aan het beginsel “eerst bewegen dan bouwen”. Volgens de notitie biedt de RijnlandRoute hiervoor “op verschillende plaatsen in het netwerk” een oplossing. Hierboven vermeldden wij al, dat dit beginsel ook van toepassing dient te zijn op het langzaam verkeer en het openbaar vervoer. De RijnGouweLijn-West tussen Leiden en Katwijk/Noordwijk zal er dus ook moeten liggen (en goede fietspaden!) voordat er op Valkenburg gebouwd wordt. Bovendien kan Valkenburg goed worden aangesloten op de (te verbreden) Tjalmaweg en op de A44; daarvoor is de RijnlandRoute tussen de A44 en de A4 niet nodig.

De notitie noemt in dit verband (eveneens op p. 10) ook de Oostvlietpolder als voorbeeld van het beginsel “eerst bewegen dan bouwen”. De notitie laat daarbij echter ten onrechte buiten beschouwing, dat de Oostvlietpolder ter hoogte van het RijnlandRoutetracé thans een reservaatbestemming heeft, dat de opvattingen over toekomst van de Oostvlietpolder aan het veranderen zijn (de polder groen laten in plaats van bebouwen) en dat de Oostvlietpolder op de A4 (en niet op de RijnlandRoute) zou worden aangesloten.

Is de RijnlandRoute nodig voor een “robuuste” verkeersstructuur?

Volgens hoofdstuk 4 van de nut-en-noodzaaknotitie is de RijnlandRoute nodig voor een “robuuste” wegenstructuur; de weg zou daarin de “ontbrekende schakel” vormen. Daarbij zou het gaan om “de ladderstructuur van het landelijke hoofdwegennet” met de A4 en de A44 als “dragers of staanders”, de Utrechtsebaan en de Noordelijke Randweg bij Den Haag als bestaande “sporten” en de RijnlandRoute als ontbrekende “sport” (p. 12 van de notitie).

Nergens legt de notitie uit wat dit nogal abstracte verhaal betekent, wat het begrip “robuust” inhoudt en hoe de RijnlandRoute het hoofdwegennet in de regio “robuuster” zou maken. In dit verband roept de notitie de Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel te hulp, waarin het “oplossend vermogen” van de RijnlandRoute hoog scoort. De notitie laat helaas onvermeld, dat een niet onaanzienlijk deel van het “oplossend vermogen” van de RijnlandRoute in de Netwerkanalyse werd toegeschreven aan gunstige effecten op (aansluitingen en overgangen op) de A4, A44, N44 en de N11, hoewel in bijlage 2 bij de Netwerkanalyse (“beoordeling maatregelen weg”) werd vermeld dat het “effect op A4, A44, N44, N11 (...) nog niet duidelijk (is)” (zie ook onze brief van 27 maart 2007).

De notitie laat ook onvermeld, dat de A4 en delen van de A44 ten noorden van Leiden (blijkens de kaarten met de intensiteit/capaciteit-verhouding in het drukste uur van de avondspits) bij alle alternatieven van de RijnlandRoute overbelast zullen zijn.

Conclusie

De conclusie moet helaas luiden, dat de nut-en-noodzaaknotitie niet voldoet aan de meest elementaire eisen die daaraan gesteld mochten worden³.

Graag bereid tot nadere toelichting op dit commentaar en 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 AB en DB van de regio Holland Rijnland

³ De notitie voldoet ook aan geen van de eisen die de raad van de gemeente Voorschoten daaraan vorig jaar heeft gesteld in zijn brief van 4 juni 2007 (kenmerk 701924).

Samenvatting van ons commentaar:

- Over de ruimtelijke verdeling van de bevolking in de regio vermeldt de nut-en-noodzaaknotitie helemaal niets en over de omvang van de bevolking in 2020 vermeldt de notitie slechts, dat de regio streeft naar een migratiesaldo nul. Meer woningen zullen niet per se leiden tot meer verplaatsingen. Het aandeel van de beroepsbevolking neemt mede door de vergrijzing gestaag af en zal in de komende jaren nog verder afnemen.
 - Voor de auto kan Valkenburg goed worden aangesloten op de (te verbreden) Tjalmaweg en op de A44. Daarvoor is de RijnlandRoute tussen de A44 en de A4 niet nodig.
 - De notitie maakt niet duidelijk wat de versterking van de Greenport in de Duin- en Bollenstreek nu eigenlijk inhoudt en waarom de RijnlandRoute daarvoor nodig is.
 - De notitie vermeldt ten onrechte niet,
 - dat het verkeer van en naar de bloemenveiling vooral buiten de spits van de weginfrastructuur gebruik maakt (als de capaciteit geen enkel probleem vormt),
 - dat dit verkeer vooral van de A44 gebruik maakt (Schiphol!) en
 - dat de bloemenveiling in Rijnsburg in de toekomst mogelijk van veel minder betekenis zal worden door de ontwikkelingen in Aalsmeer (dat veel dichterbij Schiphol ligt en daarmee veel gemakkelijker, ook ondergronds, te verbinden is).
- Overigens is nauwelijks vol te houden, dat een paar minuten tijdswinst van de bloemenveiling naar de A4 ook maar iets uitmaakt op ritten naar Duitsland of België.
- Wat het Bio Science Park betreft maakt de notitie op geen enkele manier beoordeelbaar, dat de veronderstelde enorme toename van het aantal arbeidsplaatsen daar tot de mogelijkheden behoort en dat de RijnlandRoute daarvoor nodig is. De notitie maakt niet aannemelijk dat nu juist de RijnlandRoute een concurrentievoordeel voor de ontwikkeling van het Bio Science Park zou opleveren.
 - Gezien het structurele karakter van het overschot in de kantorensector, doet de notitie de volstrekt irrealistische veronderstelling dat er in de regio in de komende jaren 770.000 m² bvo kantoorruimte bij zal komen (in 2020 in de regio ruim 2,5 keer (!) zoveel kantooroppervlakte als in 2002).
 - Omdat een toename van de oppervlakte kantoorruimte niet automatisch gepaard gaat met een toename van het aantal arbeidsplaatsen, had de notitie moeten verantwoorden waardoor “er op termijn ruim 11.000 mensen meer (werken) op de locatie Leeuwenhoek/Rhijngeest” en waardoor dat “tot circa 5.500 extra autobewegingen per dag (leidt)”.
 - Omdat aanbod van nieuw bedrijfsterreinen bestaande uit bedrijfsterreinen onmiddellijk in waarde doet verminderen en laat verloederen, had de notitie moeten verantwoorden waarom er in de As Leiden - Katwijk “circa 80 hectare bedrijfsterrein” bij zou moeten komen.
 - Omdat aanbod van nieuwe bedrijfsterreinen er vooral toe zal leiden dat bedrijven in de regio zullen verhuizen van de oude naar de nieuwe bedrijfsterreinen, had de notitie moeten verantwoorden waarom er door 80 hectare nieuw bedrijfsterrein in de As Leiden - Katwijk meer werkgelegenheid en meer autoverkeer zou ontstaan.
 - Al met al ontbreekt in de nut-en-noodzaaknotitie een beschouwing over het realiteitsgehalte van de veronderstelde groei van de oppervlakte kantoorruimte in de regio en de toename van de oppervlakte bedrijfsterreinen en de in het verlengde daarvan veronderstelde groei van de werkgelegenheid.
 - In de nut-en-noodzaaknotitie staat geen feitelijke informatie over de ontwikkeling van de hoeveelheid autoverkeer en ook niet over de ontwikkeling van de modal split. De notitie geeft ook geen inzicht in de herkomst en de bestemming van de verplaatsingen.
 - De nut-en-noodzaaknotitie geeft geen enkele onderbouwing voor de bewering (op p. 12), dat “de autonome groei van het autoverkeer (...) zich onverminderd (zal) doorzetten en (zal) leiden tot een grotere druk op het wegennet in Holland Rijnland”.
- De opstellers van de nut-en-noodzaaknotitie rekenen er kennelijk op, dat het ‘rekening rijden’ hier niet zal worden toegepast of dat dit instrument geen invloed zal hebben op de ‘autonome’ groei van het autoverkeer in deze regio, zelfs niet in het drukste uur van de ochtendspits. Bovendien wordt blijkbaar verwacht, dat noch de te verwachten structureel hogere benzineprijs noch het Leidse parkeerbeleid van substantiële betekenis zullen zijn.
- De vraag of de Leidse agglomeratie een dergelijke groei van het autoverkeer überhaupt aankan en hoe tijdelijk een eventuele ontlastende werking van de RijnlandRoute zal zijn wordt ook in de nut-en-noodzaaknotitie ten onrechte weer niet gesteld, laat staan beantwoord.
 - In de nut-en-noodzaaknotitie wordt het aandeel langzaam verkeer (lopen en (brom)fietsen) en openbaar vervoer in alle verplaatsingen niet vermeld.
 - Beoordeelbare informatie over het veronderstelde aandeel openbaar vervoer en langzaam verkeer wordt vooral ook niet gemist,
 - omdat het volgens de MKBA vooral om korte ritten gaat en vervoerswijzen als (brom)fietsen en lopen in dergelijke verplaatsingen een groot aandeel kunnen hebben en
 - omdat de nut-en-noodzaaknotitie niet beoordeelbaar maakt waarom “het verbeteren van de bereikbaarheid middels een hoogwaardige OV-verbinding (...) niet in voldoende mate een oplossing (is) voor het

mobiliteitsvraagstuk” en slechts “een beperkte bijdrage (levert) in het verminderen van de groei van het autoverkeer”.

- De notitie maakt niet duidelijk of de bedrijven in Holland Rijnland wel zo slecht bereikbaar zijn, in hoeverre dat probleem een wegcapaciteitsprobleem is en in hoeverre de RijnlandRoute dit probleem zou oplossen.
- Uit recent Leids kentekenonderzoek (“Kentekenonderzoek N206”) blijkt echter, dat circa 90% van het verkeer op de Churchillaan géén doorgaand verkeer tussen de kust en het achterland betreft, maar verkeer dat in Leiden moet zijn en/of daarvandaan komt.
- De notitie vermeldt wel, dat speciaal de Knoop Leiden West en de aansluitingen rondom de Lammbrug zwaar belast zijn. Maar de notitie vermeldt ten onrechte niet, dat deze “koppen” bij alle alternatieven van de RijnlandRoute in 2020 zwaar belast zullen blijven.
- De bewering in de notitie dat er sprake is “van sluipverkeer, onder meer via de N441 door Wassenaar” wordt niet ondersteund door de kaart die de situatie in 2020 weergeeft zonder de RijnlandRoute. Daaruit blijkt dat over de N441 slechts 11.000 à 12.000 motorvoertuigen per etmaal zouden gaan (en ongeveer 8.000 bij Duinrell) en dat het autoverkeer op de Lange kerkdam vooral in Wassenaar zelf gegenereerd wordt.
- De notitie vermeldt wel, dat “veel (vracht)verkeer uit de Duin- en Bollenstreek via de N44 en Noordelijke Randweg van Den Haag (N14) naar de A4 (rijdt)”, dat dit “op deze wegen voor extra verkeersdrukten en (milieu)overlast (zorgt)”, maar vermeldt niet
 - om hoeveel vrachtverkeer het daarbij gaat,
 - dat de afwikkeling van het verkeer uit de Duin- en Bollenstreek buiten Den Haag om nu juist één van de argumenten was om de N14 aan te leggen
 - dat Rijkswaterstaat destijds schatte dat slechts ca. 5% van alle verkeer op de N14 van de N44 naar de A4 e.o. zou gaan.
- De veronderstelling dat de Churchillaan een “doorgaande route” vormt wordt in de notitie niet onderbouwd. Hier wrekt zich, dat de notitie niet laat zien met welke ruimtelijke verdeling van wonen en werken voor 2020 is gerekend; een herkomst/bestemmingsmatrix ontbreekt. Ook de veronderstellingen (op p. 9) over het doorgaande deel van het zware vrachtverkeer op de Churchillaan worden in de notitie niet onderbouwd.
- In de nut-en-noodzaaknotitie is ten onrechte sprake van een “afname van verkeer op regionale en lokale verbindingen door de RijnlandRoute”. Het gebruik van het woord “afname” is in dit verband suggestief en onjuist, omdat het niet gaat om een afname van het verkeer ten opzichte van de huidige situatie, maar om het verschil tussen de hoeveelheid verkeer op die verbindingen met en zonder RijnlandRoute. Hierbij dient bedacht te worden dat er volstrekt kunstmatig een enorme hoeveelheid autoverkeer gegenereerd is door te rekenen met een onwaarschijnlijke toename van het aantal arbeidsplaatsen, een “onverminderd” voortgezette autonome groei van het autoverkeer en een beperkt aandeel van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer in de verplaatsingen.
- Met de in de notitie gehanteerde aannamen is het onwaarschijnlijk, dat er in 2020 minder verkeer over de Churchillaan zal rijden dan op dit ogenblik. Ook daarom kan het verkeerslawaaai, de luchtverontreiniging, de barrièrewerking en de verkeersonveiligheid daar (met automaatregelen) alleen maar worden teruggedrongen door maatregelen op de route zelf.
- Valkenburg kan goed worden aangesloten op de (te verbreden) Tjalmaweg en op de A44; daarvoor is de RijnlandRoute tussen de A44 en de A4 niet nodig.
- De notitie laat ten onrechte buiten beschouwing,
 - dat de Oostvlietpolder ter hoogte van het RijnlandRoutetracé thans een reserwaatsbestemming heeft,
 - dat de opvattingen over toekomst van de Oostvlietpolder aan het veranderen zijn (de polder groen laten in plaats van bebouwen)
 - en dat de Oostvlietpolder op de A4 (en niet op de RijnlandRoute) zou worden aangesloten.
- Volgens de nut-en-noodzaaknotitie is de RijnlandRoute nodig voor een “robuuste” wegenstructuur, waarin de weg de “ontbrekende schakel” zou vormen. Nergens legt de notitie echter uit wat dit nogal abstracte verhaal betekent, wat het begrip “robuust” inhoudt en hoe de RijnlandRoute het hoofdwegennet in de regio “robuuster” zou maken. In dit verband roept de notitie de Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel te hulp, waarin het “oplossend vermogen” van de RijnlandRoute hoog scoort. De notitie laat helaas onvermeld, dat een niet onaanzienlijk deel van het “oplossend vermogen” van de RijnlandRoute in de Netwerkanalyse werd toegeschreven aan gunstige effecten op (aansluitingen en overgangen op) de A4, A44, N44 en de N11, hoewel in bijlage 2 bij de Netwerkanalyse (“beoordeling maatregelen weg”) werd vermeld dat het “effect op A4, A44, N44, N11 (...)nog niet duidelijk (is)”.
- De notitie laat ook onvermeld, dat de A4 en delen van de A44 ten noorden van Leiden (blijkens de kaarten met de intensiteit/capaciteit-verhouding in het drukste uur van de avondspits) bij alle alternatieven van de RijnlandRoute overbelast zullen zijn.