



©2007 March Vook

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, vrijdag 23 maart 2007.

Aan de gemeenteraad van Alkemade, Hillegom, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Noordwijk, Noordwijkerhout, Oegstgeest, Teylingen, Voorschoten en Zoeterwoude

| | |
|--|------------|
| Samenwerkingsorgaan HOLLAND RIJNLAND | |
| Reg.nr.: 07-0036 | Class.nr.: |
| OVF: | Kopie: |
| 28 MRT 2007 | |
| Org.ond. ERS/VV | Tr.: |
| Ambt: CDV | |

Betreft: nut en noodzaak van de RijnlandRoute

Geachte Raad,

De laatste tijd vernemen we steeds vaker, dat het nut van de RijnlandRoute intussen "al meer dan voldoende is aangetoond" (de regionaal portefeuillehouder verkeer en vervoer vorige maand)" en dat rijk, provincie en regio nu "gaan samenwerken om de RijnlandRoute te realiseren" (zie onder meer het persbericht van de provincie d.d. 13 februari jl. over het ondertekenen van de intentie-overeenkomst tussen deze drie partijen over de RijnlandRoute¹).

Als het niet zo'n onfatsoenlijke gedachte was, zou je bijna gaan denken dat de regio- en provinciebestuurders de ongemakkelijke nut-en-noodzaakdiscussie liever ontlopen door het telkens te doen voorkomen alsof we die discussie nu wel achter de rug hebben. Er valt moeilijk aan de indruk te ontkomen, dat ze de weg op die manier liefst zo geruisloos mogelijk in een uitvoeringsstadium willen laten glijden. Zo'n handelwijze is – hoe onwenselijk ook – wel begrijpelijk. Nut en noodzaak van de RijnlandRoute zijn immers bepaald nog niet aangetoond, zoals een analyse van de "Verkenning RijnlandRoute" van 17 april 2005 en de Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel van september 2006 voldoende duidelijk maakt.

De "Verkenning RijnlandRoute"

zeer onwenselijke en deels zelfs absurde uitgangspunten gehanteerd

Zoals we in onze brieven van 27 mei en 9 september 2005 al hebben aangegeven, zijn voor (de verkeersprognoses in) de "verkenning RijnlandRoute" en de daaraan ten grondslag liggende DHV- "Studie naar de effecten van een wegverbinding in de corridor A4-A44-Katwijk" zeer onwenselijke en deels zelfs absurde uitgangspunten gehanteerd:

¹ Overigens staat in de intentie-overeenkomst helemaal niet dat rijk, provincie en regio gaan samenwerken om de RijnlandRoute te realiseren.

- Zo is in de “DHV-studie” rekening gehouden met 9000 nieuwe **woningen** op het vliegveld Valkenburg, terwijl Katwijk, Rijnsburg, Valkenburg en Wassenaar vorig jaar in een Plan van Aanpak hebben vastgelegd dat er rond de 5000 woningen op Vlieggkamp Valkenburg komen.
- Bovendien is er 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.
Dat er sprake is van een krimpende beroepsbevolking als gevolg van de ‘vergrijzing’ lijkt aan de opstellers van de “Verkenning” geheel voorbij gegaan.
- Voor de modelberekeningen is rekening houden met een ‘autonome’ **groei van het autoverkeer** met 2% per jaar. Dat betekent ten opzichte van 2004 circa 35% meer autoverkeer in 2020 en circa 2x zoveel autoverkeer in 2040! In de “Verkenning” wordt er geheel aan voorbij gegaan dat de groei van het autoverkeer mogelijk toch geen volstrekt ‘autonoom’ karakter heeft en dat het aanleggen van meer wegen de groei van het autoverkeer wel eens zou kunnen bevorderen.
Impliciet is er bij de berekeningen van uitgegaan, dat ‘rekening rijden’ hier niet zal worden ingevoerd of geen invloed zal hebben op de ‘autonome’ groei van het autoverkeer in deze regio, zelfs niet in het drukste uur van de ochtendspits. Ook wordt geen rekening gehouden met de effecten van het parkeerbeleid in Leiden dat binnen afzienbare tijd verder wordt ingevoerd. De vraag of Leiden de veronderstelde groei van het autoverkeer met 2% per jaar wel aankan, wordt in de “Verkenning” en in de “DHV-studie” niet eens gesteld.
- Verder is in de modelberekeningen rekening gehouden met een absurd klein **aandeel van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer** in de verplaatsingen (15%!)). Zoals ook uit de studies zelf blijkt, gaat het hier voor het allergrootste deel om lokaal verkeer dat zijn herkomst en/of zijn bestemming in Leiden heeft. In vergelijkbare steden in de Randstad bedraagt het aandeel openbaar vervoer en langzaam verkeer (met de fiets of te voet) al gauw vele tientallen procenten. Dat betekent in feite dat er voor de modelberekeningen mensen uit het openbaar vervoer en van de fiets zijn gehaald om meer autoverkeer te genereren. Er is in ieder geval niet gerekend met enige bevordering van het openbaar vervoer, ook niet door ingebruikname van de RijnGouwelijn. De uitslag van het Leidse referendum op 7 maart jl. zal zeker niet tot afstel van de RijnGouwelijn leiden. Sterker nog, de westelijke tak daarvan zal er moeten liggen als de eerste woningen op het voormalige vliegveld worden opgeleverd.

Al met al is de hoeveelheid autoverkeer door het hanteren van deze uitgangspunten volkomen kunstmatig opgevoerd.

Uit de studies naar de RijnlandRoute blijkt overigens ook, dat de N206 (Churchillaan/Lelylaan) in Leiden niet zou worden ontlast en dat het verkeerslawaai daar na aanleg van de RijnlandRoute veel te hoog zou blijven en de luchtverontreiniging met stikstofoxiden veel te groot (zie figuur 6.3 en 6.4 in de “Verkenning”). Andere aspecten van luchtverontreiniging, zoals (het kankerverwekkende) ‘fijn stof’ bijvoorbeeld, worden in de studies naar de RijnlandRoute helemaal niet genoemd. Toetsing van de plannen aan het Besluit Luchtkwaliteit blijkt niet te hebben plaatsgevonden.

Dit alles betekent overigens niet dat er niets hoeft te gebeuren. So wie so moeten er nú al maatregelen op de N206 genomen worden om de leefbaarheid, de veiligheid en de doorstroming daar te bevorderen. In een bijlage bij onze brief van 9 september 2005 hebben wij een groot aantal maatregelen genoemd die op korte, middellange en lange termijn genomen zouden kunnen en moeten worden om de verkeersproblemen in en om Leiden te verminderen.

In ons commentaar op de “Verkenning” van 27 mei 2005 hebben wij geadviseerd om een vervolgstudie te laten uitvoeren, waarbij de problematiek niet wordt beperkt tot de ‘overbelasting’ van de huidige oostwestroute, maar waarbij de problematiek op een beoordeelbare wijze wordt verbreed tot (meer relevante aspecten van) ‘milieu en leefbaarheid’, de verkeersveiligheid en ‘natuur en landschap’. Ook aan de verbetering daarvan zullen investeringen in infrastructuur ons inziens een bijdrage moeten leveren.

We hebben er in die brief ook op gewezen, dat de provincie en de regiogemeenten zich hoe dan ook moeten realiseren, dat de oplossing van vooral lokale problemen ook vooral door lagere overheden gefinancierd zal moeten worden en dat dit project echt niet het enige is waarbij men een beroep denkt te kunnen doen op de (slecht gevulde) Haagse subsidiepot. Het bedrag dat alle HollandRijnlandgemeenten bij elkaar vijftien jaar lang in het Regionaal Investeringsfonds moeten storten bedraagt overigens slechts een fractie van de aanlegkosten van de RijnlandRoute. Die kosten zullen namelijk so wie so honderden miljoenen bedragen.

De Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel

het 'oplossend vermogen' van de RijnlandRoute in de "Netwerkanalyse" kunstmatig opgevoerd

In de "Netwerkanalyse" scoort de RijnlandRoute verrassend hoog wat betreft 'oplossend vermogen'. Die scores komen op een nogal onnavolgbare manier tot stand op basis van de hoeveelheid verkeer ergens, de economische betekenis daarvan voor de Zuidvleugel en de omvang van de vertragingen die het verkeer ondervindt.

Hoe onnavolgbaar overigens ook, toch lijkt het 'oplossend vermogen' van de RijnlandRoute in de "Netwerkanalyse" kunstmatig opgevoerd:

- Zo zou de Churchillaan ("milieu" staat daar tussen haakjes achter!) na aanleg van de RijnlandRoute "een meer stedelijke ontsluitingsfunctie" kunnen krijgen, terwijl uit de "DHV-studie" en de "Verkenning" nu juist blijkt dat de Churchillaan in Leiden niet wordt ontlast en dat het verkeerslawaaï daar na aanleg van de RijnlandRoute veel te hoog blijft en de luchtverontreiniging met stikstofoxiden veel te groot. De suggestie dat de aanleg van de RijnlandRoute zou zorgen voor belangrijke "milieu"-effecten op de Churchillaan, is dus misplaatst.
- Verder wordt een niet onaanzienlijk deel van het "oplossend vermogen" van de RijnlandRoute toegeschreven aan gunstige effecten op (aansluitingen en overgangen op) de A4, A44, N44 en de N11, terwijl in Bijlage 2 bij de Netwerkanalyse ("beoordeling maatregelen weg") nota bene ook wordt vermeld dat het "effect op A4, A44, N44, N11 (...)nog niet duidelijk (is)".
- Ook in de "Netwerkanalyse" wordt weer gesuggereerd, dat het bij de RijnlandRoute in belangrijke mate gaat om een regionale verbinding die "de Bollenstreek (Greenport) en Valkenburg en Leiden een betere bereikbaarheid geeft met de binnenkant van de Zuidvleugel door de directe verbinding met de A4", terwijl uit de "DHV-studie" en de "Verkenning" nu juist blijkt dat het voor het allergrootste deel gaat om lokaal verkeer met een herkomst en/of een bestemming in Leiden zelf. Bovendien maakt het bollenverkeer vooral gebruik van heel andere routes en speelt dat verkeer zich ook vooral buiten de spits af. Voor dit verkeer levert de RijnlandRoute dus geen betere verbinding op met het achterland.
- Dat de RijnlandRoute zelfs tot bij Leidschendam gunstige effecten zou hebben op het rijkswegennet, lijkt uiterst onwaarschijnlijk gezien het lokale karakter van het grootste deel van het verkeer rond Leiden.

Al met al lijkt het "oplossend vermogen" van de RijnlandRoute in de "Netwerkanalyse" dus veel te hoog ingeschat. Daar komt nog bij dat de RijnlandRoute in de "Netwerkanalyse" niet met alternatieven wordt vergeleken en een vergelijking daarmee dus onmogelijk is.

Nut en noodzaak van de RijnlandRoute zullen nog "specifiek" onderzocht worden

Voor de RijnlandRoute zal een volledige "Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)" moeten worden uitgevoerd. Daarin zullen nut en noodzaak van de RijnlandRoute volgens de projectleiding "specifiek aan de orde komen"².

Volgens de projectleiding wordt deze maand aan de MKBA begonnen en zal de MKBA waarschijnlijk in september worden gepubliceerd, mogelijk gelijktijdig met de plan-mer (het milieu-effectrapport voor de herziening van het streekplan; zie ook het "Herzien Plan van Aanpak RijnlandRoute Planstudie / MKBA" van 10 januari jl.). Wij hebben de projectleiding echter gevraagd de MKBA-uitkomsten eerder te publiceren en de MKBA als zodanig ter beoordeling aan de gemeenteraden voor te leggen.

Merkwaardig genoeg is de "Uitgangspuntennotitie MKBA RijnlandRoute" van 10 januari jl. niet gepubliceerd en ook niet aan de gemeenteraden van Holland Rijnland gestuurd, omdat het volgens de projectleiding "geen politiek stuk" is. Dat laatste lijkt ons een onverdedigbare stelling. Het niet publiceren van de "Uitgangspuntennotitie" ontnemt de betrokken gemeenteraden de mogelijkheid commentaar op die notitie te leveren en specifieke eisen aan de MKBA te stellen.

² Hieraan zal niet vreemd zijn, dat verschillende gemeenten ernstig twijfelen aan nut en noodzaak van de RijnlandRoute en in verband daarmee ook aan de wenselijkheid om (onder meer voor de aanleg van die weg) vijftien jaar lang enorme bedragen in een regionaal investeringsfonds te storten.

Er was eens te meer reden geweest ook de "Uitgangspuntennotitie" aan de gemeenteraden van Holland Rijnland ter beoordeling voor te leggen, omdat in de notitie in het geheel niet is aangegeven hoe nut en noodzaak van de RijnlandRoute moet worden onderzocht. Sterker nog, in de "Uitgangspuntennotitie" staat dat "De MKBA volgt op een eerder uitgevoerd Verkennend onderzoek waarin het nut en de noodzaak van de RijnlandRoute nader zijn uitgewerkt. Dit verkennend onderzoek is de basis voor deze uitgangspuntennotitie"³. Ook hier dus weer de suggestie, dat nut en noodzaak al zijn uitgewerkt en dat de "Uitgangspuntennotitie" hierop verder bouwt.

Ons advies aan u

Voor zover u dat al niet gedaan heeft of van plan bent, adviseren wij u:

1. Op de kortst mogelijke termijn de "Uitgangspuntennotitie MKBA RijnlandRoute" te bespreken en uw commentaar daarop zo snel mogelijk aan de regio, de provincie en het rijk door te geven, met het verzoek daar bij het opstellen van de MKBA voor de RijnlandRoute terdege rekening mee te houden.
2. In uw commentaar op deze "Uitgangspuntennotitie" aan te dringen op een deugdelijke probleemanalyse en met name ook op deugdelijker uitgangspunten voor de verkeersprognoses.
3. Nu al meteen te vragen u de MKBA voor de RijnlandRoute toe te sturen zo gauw die gereed is en daarmee niet te wachten tot de MKBA in de plan-mer voor de streekplanherziening geïntegreerd is.

Wij zouden het zeer op prijs stellen u bij de beoordeling van de "Uitgangspuntennotitie" en de MKBA te mogen adviseren en daartoe een uitnodiging van uw kant te mogen ontvangen.

Graag bereid tot nadere toelichting, met vriendelijke groet en hoogachting namens het bestuur van de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap Rijnland,

W.J. ter Keurs,
Voorzitter

E. Meelis,
secretaris

CC het Algemeen Bestuur en het Dagelijks Bestuur van de Regio Holland Rijnland
Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
de vaste Kamercommissie Verkeer en Waterstaat
de minister en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat

³ Voor zover u niet beschikt over de "Uitgangspuntennotitie", kunt u de notitie downloaden van onze website <http://www.behoudrijnland.nl/> (onder "Nieuws").