

De 6 mis(ver)standen rondom de Rijnlandroute

De Verkenningssstudie van de Rijnlandroute nadert haar besluitvorming, begin juni. De Provincie heeft een studie uitgevoerd naar een drietal varianten, te weten: een verbeterde (verdiepte) Churchillaan, een tunneltracé onder de Korte Vliet en het tracé door Voorschoten (voor wat betreft het deel tussen A4 en A44, tussen de kust en de A44 zijn ook verschillende mogelijkheden voorzien). Helaas lijkt de studie niet helemaal een objectief beeld te geven van de voor- en nadelen van de varianten. Hierdoor wordt de besluitvorming wellicht verkeerd beïnvloed.

Hieronder volgt in het kort een overzicht van de belangrijkste tekortkomingen:

1. Financieel onvergelijkbare alternatieven: Niet alle kosten en opbrengsten worden meegenomen

Inpassing: Bij de variant door Voorschoten zijn nog niet de kosten voor inpassing meegenomen. Aangezien langs grote delen van het tracé bebouwing aanwezig is, zal er rekening gehouden moeten worden met geluidswerende maatregelen. Metershoge geluidsschermen of een 'deksel' op de tunnelbak worden niet meegenomen in de raming. Deze 'inpassingsmaatregelen' (met bijbehorende hoge kosten) zijn bij de duurdere Korte Vliet-variant uiteraard niet nodig vanwege de tunneloplossing.

Sloop: De variant door Voorschoten vereist de sloop van zo'n 40 – 50 woningen rondom de kop van de Leidseweg Noord. Nog afgezien van de gevolgen voor de bewoners, zijn deze kosten niet meegenomen in het tracé door Voorschoten. Het Korte Vliettracé (en ook Churchillaan) kan uitgevoerd worden zonder woningen te slopen.

Kostendragers: De nu onbebouwde grond voor het tracé door Voorschoten kan bebouwd worden indien gekozen wordt voor de Churchillaan of de Korte Vliet. De grond in Voorschoten kan dus kostendrager zijn voor de andere tracés. In de voorliggende studie wordt hier geen rekening mee gehouden, ondanks het feit dat er een beoordelingscriterium 'Kosten en Kostendragers' is.

Al met al zijn dus de netto kosten (kosten minus de opbrengsten uit kostendragers) voor de verschillende varianten verkeerd voorgesteld: de onderlinge verhouding in kosten wordt hierdoor sterk beïnvloed. De Voorschotense variant komt te goedkoop uit het onderzoek, en de andere varianten te duur.

2. Criterium 'Natuur en Landschap': De Churchillaan zou slecht zijn voor het landschap

Het beoordelingscriterium 'Natuur en Landschap' zou geen uitleg behoeven: Hierbij denkt iedereen automatisch aan 'groen': de weidevogels in de Papewegse polder, het landgoed Berbice, het veenweidegebied en zo verder. De Churchillaan zou hier bijvoorbeeld goed op moeten scoren: deze tast het 'groen' weinig aan, en het tracé door Voorschoten dus slecht. Helaas bleek tijdens de presentatie door de Provincie (op 12 april jl) dat de Churchillaan op dit criterium slecht scoort, wegens 'aantasting van het binnenstedelijk landschap'. Er lijkt dus duidelijk naar een antwoord toegewerkt te worden, met oneigenlijke argumenten...

NB: onder ‘binnenstedelijk landschap’ wordt waarschijnlijk ‘milieu en leefbaarheid’ bedoeld; een criterium waarop de Churchillaan ook slecht scoort. Het argument wordt dus twee keer ingezet.

Fijn stof: Het probleem rondom ‘fijn stof’ (fijne roetdeeltjes < 10 µm, afkomstig uit uitlaatgassen) werd eigenlijk van tafel geveegd. Alle recente onderzoeken rondom ‘fijn stof’ wijzen in de richting van ernstige gezondheidsrisico’s. Hoewel naar alle waarschijnlijkheid de Europese normen stevig zullen worden overschreden door iedere variant zonder tunnel met filters, werd het argument aangedragen dat Brussel verzocht zal worden de normen aan te passen. Een rare redenering. We zouden ons beter af kunnen vragen of we dit soort wegen nog wel op maaiveld (cq verdiept) moeten aanleggen in dichtbevolkte gebieden. Zouden we niet veeleer moeten kijken naar tunnels met goede luchtbehandeling dmv roetfilters?

3. Toekomstbeeld: Megalomane kantooroppervlaktes voorzien in de regio

De situatie in 2015 of 2020 is uiteraard mede bepalend voor de hoeveelheid verkeer in de toekomst. Maar wie kan in de toekomst kijken? Men kan daarom verschillende scenario’s ontwikkelen met ieder een eigen nieuwbouwvolume in bedrijven, kantoren en woningen, van een 0-scenario, via een minimum scenario, tot een gemiddeld scenario en een maximale. Het maximum scenario kent grote volumes nieuwe kantoren (754,000 m², terwijl de leegstand in die sector de laatste jaren enorm hoog is), ook de woningbouw is hoog, het voormalige marinevliegkamp Valkenburg wordt bebouwd met maar liefst 9000 woningen en elders nog eens ruim 4000. Ook wordt 285 ha nieuw bedrijventerrein voorzien in de regio. De Provincie heeft het maximum scenario gekozen als input voor de beoordeling van de verschillende tracés. Zo wordt de te onderzoeken noodzaak voor een Rijnlandroute vanzelf aangetoond! Met serieus onderzoek heeft het echter weinig te maken.

4. De wegingscriteria: kosten zouden van ondergeschikt belang zijn

De betrokken overheden (van de Provincie en Holland Rijnland, tot de betrokken gemeenten van Katwijk tot Zoeterwoude) en 2 klankbordgroepen mochten ieder van 6 beoordelingscriteria aangeven welke men het zwaarst vond wegen. Er waren 10 punten te verdelen over de 6 criteria. Ieder van de criteria kreeg verplicht minimaal 1 punt. Vier punten waren dus vrij te verdelen. Toen alle punten van iedereen bij elkaar opgeteld waren, bleek van de vrij te verdelen punten ‘Natuur en Landschap’ er drie keer zoveel gekregen had als ‘Kosten en Kostendragers’. Ook ‘Milieu en Leefbaarheid’ scoorde bijna drie keer zo veel. Verkeer en Vervoer werd als belangrijkste aangemerkt: bijna 5 keer zoveel als ‘Kosten en Kostendragers’! In onderstaande tabel wordt een en ander getracht inzichtelijk te maken.

Beoordelingscriteria in perspectief

<i>Beoordelingscriterium</i>	A	B
Economische en Ruimtelijke ontwikkeling	13 %	7.5 %
Maatschappelijke haalbaarheid	13 %	7.5 %
Kosten en kostendragers	13 %	7.5 %
Milieu en leefbaarheid	18 %	20.0 %
Natuur en landschap	19 %	22.5 %
Verkeer en vervoer	24 %	35.0 %
	100 %	100 %

Kolom A: Totaalscore inclusief verplichte punten, zoals in het rapport van de Provincie
 Kolom B: opgeschoond, slechts vrijwillig uitgedeelde punten

En toch wordt als belangrijkste argument door bestuurders aangehaald dat het tracé door Voorschoten zo goedkoop is. De rest is duurder, ('en daar hebben we geen geld voor') en wie iets duurders wil, moet dat zelf maar betalen, lijkt de boodschap. 'Kosten en Kostendragers' zou toch het minst belangrijke criterium zijn?

5. Resultaten verkeersstudie: het verkeer van en naar de Bollenstreek is verhoudingsgewijs marginaal

De oorspronkelijke gedachte van de Rijnlandroute was een betere ontsluiting te geven van de Bollenstreek naar het achterland (Alphen a/d Rijn, Utrecht, Duitsland). De weg aanmerken als Rijksweg (de RW11) of als Provinciale weg lijkt daarmee gerechtvaardigd. Verkeersstudies geven echter aan dat zeker 80 % van het toekomstige verkeer een herkomst en/of een bestemming zal hebben in Leiden. De Rijnlandroute blijkt dus een *gebiedsontsluitingsweg!* En de vraag is of je die gebiedsontsluitingsweg buiten het gebied (door Voorschoten) moet aanleggen, of dat je nu juist het gebied (Leiden) moet ontsluiten. Als gebiedsontsluitingsweg zal het Korte Vliettracé en in sterkere mate de Churchilllaan veel meer voldoen. Wie zal er, komend van de A4 of A44, met bestemming het brede centrum van Leiden, via Voorschoten zijn weg kiezen? Niemand dus. De Churchilllaan zal vol blijven staan, en daar zullen dan alsnog maatregelen moeten worden genomen.

Veel logischer lijkt het om de Churchilllaan ondertunneld aan te leggen, zodat op maaiveld een nare barrière wordt geslecht voor het noord-zuid (fiets-)verkeer. De omwonenden zijn een drukke weg voor de deur kwijt (ligt ondergronds) en het fijn stof wordt via filters opgevangen. Slechts lokaal verkeer rijdt op een tweebaansweg, ingepast in nieuw aan te leggen brede groenstroken, met ruime trottoirs en fietspaden.

En het verkeer dat niet in Leiden hoeft te zijn (dus dat van ten westen van de A4 zijn herkomst heeft en ten oosten van de A44 zijn bestemming heeft, of andersom) krijgt de kortste aansluiting tussen de verbindende wegen naar Alphen en Katwijk. Een zelfde redenering geldt voor het Kort Vliettracé.

6. Probleemstelling: Geen van de varianten biedt een oplossing voor het probleem

De meest zorgwekkende constatering (nauwelijks opgemerkt, maar wel degelijk uitgesproken door de projectleider van de Provincie op bovengenoemde informatieavond, en daarna en marge in detail bevestigd door de opstellers van het rapport) is dat *geen van de voorliggende varianten een goede oplossing voor het probleem is!!!*

En toch gaan we een volgende fase in, de verkenningsstudie is kennelijk toch met succes afgerond. Wonderlijk en lachwekkend als het niet zo'n vreselijk misbruik van overheidsgeld lijkt te gaan worden. Wellicht moet de Provincie nog even het rapport van de Commissie Duijvestein (Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten) nalezen...

Namens de PvdA-fractie Voorschoten,

Bruno van Dunné,
April 2005

bruno@vandunne.com