

Verkeerskundige onderbouwing van Rijnlandroute niet langer houdbaar

Door diverse partijen, o.a. de Leidse Milieuraad, zijn vanaf het begin af aan ernstige vraagtekens geplaatst bij de prognoses waarop de besluiten over de Rijnlandroute (RLR) zijn gebaseerd en daarmee bij de verkeerskundige onderbouwing.

De actuele verkeersontwikkelingen en telgegevens van zowel de provincie (Provinciale StructuurVisie) als de gemeente Leiden geven aan dat zelfs aan de verwachtingen van het laagste WLO-groeiscenario (Regional Communities) niet wordt voldaan. **Dat groeiscenario is naast het scenario met de hoogste groei (Global Economy) ook in de MKBA doorgerekend en gaf als resultaat aan 0,7, dus negatief.** Bij de besluitvorming is vervolgens alleen naar de positieve uitkomst van het GE-scenario gekeken. Ten onrechte. Nu de feitelijke groei van het verkeer nog lager blijkt dan volgens het RC-scenario, moet geconstateerd worden dat de maatschappelijke kosten-baten nog negatiever zullen uitvallen. Een heroverweging van de noodzaak van aanleg van de RLR is dus dringend geboden, ook gezien de vergaande negatieve consequenties voor milieu, natuur en landschap.

Prognoses MER

De prognoses van het MER zijn gebaseerd op het maximale WLR-groeiscenario (Global Economy). Als referentiejaar is gekozen 2020.

In het onderstaande worden telgegevens van provincie en gemeente vergeleken met (voor zover in aanwezig) de prognoses voor het referentiejaar, zoals weergegeven op blz. 49 van het MER-rapport.

N 206 tussen Katwijk en aansluiting Valkenburg				
2005	2010	2011		Prognose 2020
28.500	29700	30200		44.100

Plesmanlaan tussen A44 en Haagsche Schouwweg				
2002	2008	2011		Prognose 2020
45.412	44.074	41.761		73.400

Churchillaan tussen Kennedylaan en Voorschoterweg				
2000	2008	2010	2013	Prognose 2020
19.241	21.025	21.279	20.958	31.900

Hoge Rijndijk tussen V.d. Madeweg en Persant Snoepweg				
2001	2008	2010		Prognose 2020
25.190	29.062	24.607		geen

Willem de Zwijgerlaan tussen IJsselmeerlaan en Zijlbrug			
	2008	2012	Prognose 2020
	32.223	28.286	geen

N 206 Europaweg tussen Lammenschansplein en A4			
2005	2010	2011	Prognose 2020
41.100	43.200	43.800	59.900

Je hoeft geen deskundige te zijn om aan de hand van bovenstaande cijfers te kunnen constateren dat een groei van 35% tot meer dan 50% in 2020 om de prognoses waar te kunnen maken niet realistisch is.

Bij de cijfers kunnen voorts de volgende kanttekeningen worden geplaatst:

De cijfers over de afgelopen jaren van de Hoge Rijndijk en de Europaweg zijn beïnvloed door de werkzaamheden aan de A4 en die aan de Willem de Zwijgerlaan. Daardoor zijn op de Willem de Zwijgerlaan en de Hoge Rijndijk de intensiteiten aanzienlijk afgenomen. De lichte groei op de Europaweg is daaruit te verklaren en dus waarschijnlijk niet structureel. Als je de gegevens van die drie wegen bij elkaar neemt is het aantal auto's dat Leiden aan de oostzijde verlaat afgenomen. Dat beeld kan ook uit de verkeerstellingen op de Churchillaan tussen Kennedylaan en Voorschoterweg worden afgeleid die vanaf 2010 een lichte afname laat zien.

Het aantal auto's dat Leiden binnenkomt via de Plesmanlaan is vanaf 2002 eveneens sterk afgenomen. De groei op de N 206 vanaf Katwijk is dus niet op Leiden of bestemmingen ten oosten van Leiden gericht. Een deel van de groei op de N206 vanaf Katwijk is overigens tijdelijk van aard als gevolg van de musical Soldaat van Oranje in de hangaar op vliegveld Valkenburg, die dagelijks honderden autoritten veroorzaakt.

Het in 2007 uitgevoerde kentekenonderzoek gaf mij aanleiding (zie bijlage) te concluderen dat het aantal ten opzichte van Leiden doorgaande auto's oost-west maximaal ca. 5.000 m.v.t.'s per etmaal bedraagt. Gegeven het bovenstaande zal dat aantal de afgelopen jaren op een vergelijkbaar, zo niet lager, niveau zijn beland. Daarmee wordt een belangrijk argument voor aanleg van de RLR, het beperken van het door Leiden doorgaande verkeer, ontkracht.

Gelet op de ontwikkelingen de afgelopen jaren en de verwachtingen over de verkeersgroei, zoals in de Provinciale StructuurVisie neergelegd, moet geconstateerd worden dat de prognoses voor het referentiejaar volstrekt niet realistisch zijn. De prognoses waarop het MER gebaseerd is, zijn daardoor geen verantwoorde basis voor besluitvorming.

Overige argumenten voor aanleg van de RLR

Het burgeralternatief Churchillaan zou volgens de provincie niet toekomstvast zijn, omdat dit alternatief de groei op langere termijn niet zou kunnen opvangen. Zoals hiervoor aangegeven zijn de prognoses onrealistisch hoog waardoor ook deze stelling niet langer is vol te houden.

De provincie voert als ander argument voor de keuze voor Zoeken naar Balans de robuustheid aan. In vergelijking met het burgerinitiatief Churchillavenue is dit evenmin vol te houden. In vergelijking met dat alternatief worden er twee knooppunten aan de rijkswegen A4 en A44 toegevoegd. Met de in- en uitvoegbewegingen, die die knooppunten opleveren, ontstaan twee extra conflictpunten, die juist ten koste gaan van de robuustheid.

Ook wordt de netwerkkwaliteit als argument aangevoerd. Ook daar kunnen vraagtekens bij worden geplaatst. Als die netwerkkwaliteit zo belangrijk zou zijn, waarom is de N11 –west dan van het Rijkswegenplan afgevoerd?

Tenslotte wordt de groei van het Biosciencepark in Leiden aangevoerd voor aanleg van de RLR. Dit gebied bestaat uit de wijken Pesthuiswijk, gelegen ten westen van het station Leiden Centraal en de Leeuwenhoek, het gebied vanaf de Pesthuiswijk tot aan de A44.

De statistische gegevens van de gemeente Leiden over de omvang van de werkgelegenheid in beide gebieden geven het volgende beeld te zien:

Ontwikkeling aantal arbeidsplaatsen		
	2009	2012
Pesthuiswijk	9.750	9.934
Leeuwenhoek	5.173	5.190
Totaal	14.923	15.124

De groei tussen 2009 en 2012 is te verklaren vanuit het opleveren van enkele nieuwe gebouwen. Op dit moment is ca. 25% van het terrein niet uitgegeven. Een deel daarvan zal worden benut voor de bouw van studentenhuisvesting. Geraamd kan daardoor worden dat het aantal arbeidsplaatsen met maximaal 5.000 zal toenemen in de komende jaren, indien alle nog niet uitgegeven terreinen zullen zijn bebouwd en in gebruik genomen. Door de ligging van beide terreinen t.o.v. het station Leiden Centraal en de komst van een Hoogwaardig Openbaar Vervoer buslijn in 2017, mag verwacht worden dat hooguit 60% van deze nieuwe arbeidskrachten gebruik zal maken van de auto voor het woon-werkverkeer, zeer waarschijnlijk minder. Uitgaande van een autobezetting van 1,2 betekent dit 5.000 extra motorvoertuigbewegingen ten opzichte van het huidige niveau. Zelfs indien 20% daarvan gericht zou zijn op bestemmingen ten oosten van Leiden, zouden maximaal 1.000 auto's per dag extra gebruik kunnen maken van de RLR. Maar zelfs deze schatting is aan de hoge kant. De ontwikkeling van het Biosciencepark kan daarom ook niet als argument voor de aanleg van de RLR worden gebruikt.

Het is duidelijk dat de aanleg van de RLR dient te worden heroverwogen.

Ir. Jaap van Meijgaarden
26 februari 2014

Op basis van kentekenonderzoek zou het Leidse wegennet door de Rijnlandroute met hooguit 5.000 motorvoertuigen per dag worden ontlast!

In 2007 is in opdracht van het Samenwerkingsproject SWINGH Haaglanden een kentekenonderzoek uitgevoerd om een beeld te krijgen van de verkeersafwikkeling over de route van de N206 tussen de A44 en de A4. Dit onderzoek biedt enig, maar helaas geen volledig, houvast om een inschatting te maken van het ten opzichte van Leiden doorgaande verkeer. Verkeer dat van Zoeken naar Balans gebruik zou kunnen gaan maken.

Opnames van kentekens zijn gemaakt op de brug over de Oude Rijn in de N206 ten westen van de A44, op de brug over het Galgewater (Churchillbrug) en op de Europaweg nabij de A4. Om te zien of verkeer gebruik maakt van een sluiproute via de Rooseveltstraat is ook daar een registratiepunt ingericht. Gebleken is dat de omvang van dit sluihverkeer zeer klein is ten opzichte van het verkeer dat van de Churchillaan gebruik maakt. Helaas zijn geen registraties gemaakt van het verkeer dat van en naar de A44 gaat. Evenmin van het verkeer van en naar Voorschoten via de kruising Churchillaan-Voorschotenseweg. Hierdoor kan niet exact worden aangegeven hoe groot het ten opzichte van Leiden doorgaande verkeer is. Op basis van het onderzoek is daarvan wel een inschatting te maken. Daarvoor maken wij gebruik van de gegevens uit het onderzoek.

Het aantal geregistreerde motorvoertuigen dat op een gemiddelde werkdag vanaf de Europaweg naar Noordwijk/Katwijk reed via de N206 bedroeg volgens het onderzoek 800 tot 1.000. In omgekeerde richting 1.000 tot 1.300. In totaal dus slechts 1.800 tot 2.300 mvt. Hieraan moeten worden toegevoegd de motorvoertuigen van en naar de A44 die ook op de Europaweg werden geregistreerd. Door de kentekens van de motorvoertuigen die de Churchillbrug passeren te vergelijken met de kentekens die de Europaweg en de brug over de Oude Rijn in de N206 passeren, zijn uit het onderzoek de volgende gegevens tot stand gekomen:

- *Van het verkeer op de Churchillbrug (richting A4) is 34,3 tot 41,7% (3.466 tot 4.600 mvt.) per dag, doorgaand ten opzichte van Leiden zuid-west en verlaat de stad.*
- *Van het verkeer op de Churchillbrug (richting A4) heeft 22,2 tot 24,1% (2.000 tot 2.200 mvt.) per dag, een herkomst buiten Leiden. Hoeveel verkeer er van de A44 komt is niet bekend.*
- *Van het verkeer op de Churchillbrug (richting A44) is 17 tot 19,3% (3.400 tot 4.100), doorgaand ten opzichte van Leiden zuid-west en komt van buiten de stad.*
- *Van het verkeer op de Churchillbrug (richting A44) gaat 12,3 tot 18,2% (1.300 tot 1.500 mvt.) per dag, richting Katwijk/Noordwijk (de hoeveelheid verkeer dat naar de A44 rijdt is niet bekend).*

Richting A4 hadden dus maximaal 2.200 mvt. een herkomst van buiten Leiden richting A4. Hierbij zijn de mvt.'s die op de brug over de Oude Rijn geregistreerd zijn komend uit Katwijk/Noordwijk

inbegrepen. Gelet op de hierboven weergegeven intensiteiten zouden dan $2.200 - 1.300 = 900$ mvt. afkomstig zijn van de A44.

Richting A44 hadden maximaal 4.100 mvt. een herkomst van buiten Leiden. Een deel daarvan heeft echter een bestemming in Leiden (Hoge en Lage Morsch, Boeckhorst en Koppelstein, Biosciencepark). Niet al dit verkeer kan daarom als ten opzichte van Leiden doorgaand worden aangemerkt. Het is reëel te veronderstellen dat de omvang van het ten opzichte Leiden doorgaande verkeer richting A44/Katwijk/Noordwijk vergelijkbaar was met het aantal mvt. in de richting van de A4 en ca. 2.200 mvt. zal bedragen. Van de 4.100 van buiten Leiden komende mvt. in westelijke richting op de Churchillbrug hadden in dat geval 1.900 tot 2.100 mvt. een bestemming binnen Leiden. Gelet op de hiervoor genoemde bestemmingsgebieden lijkt dat een reële schatting. **In totaal komen we daarmee op 4.400 mvt. per dag die in 2007 als doorgaand ten opzichte van Leiden konden worden aangemerkt en die gebruik zouden kunnen gaan maken van Zoeken naar Balans.**

Tussen 2000 en 2010 nam het verkeer over de Churchillaan volgens gemeentelijke verkeerstellingen toe met minder dan 10%. Veronderstellen we desondanks dat het ten opzichte van Leiden doorgaande verkeer tussen 2007 en 2012 met ca. 10% zou zijn toegenomen, hetgeen gelet op de crisis onwaarschijnlijk is, **dan nog kan gesteld worden dat de omvang van het ten opzichte van Leiden doorgaande verkeer op dit moment via de route Churchillaan nog geen 5.000 mvt. per dag zal bedragen.**

Dit lage aantal vermeerderd met de verwachting dat de verkeersgroei door de crisis en de veranderingen ten gevolge van telewerken, demografie e.d. maar beperkt zal toenemen, of zal stabiliseren, maakt duidelijk dat de noodzaak om een 2x2 snelweg langs de Stevenshof en door Voorschoten aan te leggen op basis van deze cijfers volstrekt niet te motiveren is, zeker niet gezien de hoge kosten en vergaande negatieve consequenties voor natuur, landschap, milieu en leefkwaliteit.

Ir. Jaap van Meijgaarden
Leiden, 13 augustus 2012