

ir. Jaap van Meijgaarden
Hooglandsekerkgracht 39
2312 HS Leiden
j.van.meijgaarden@hetnet.nl

Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State

Betreft: RijnlandRoute.

Leiden, 24 februari 2015

Zeer geachte afdeling,

Hierbij teken ik beroep aan tegen de, door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland en de minister van Infrastructuur en Milieu, in overeenstemming met de staatssecretaris van Economische Zaken, genomen besluiten inzake de aanleg van de RijnlandRoute (RLR): het provinciaal inpassingsplan en de tracébesluiten A4 en A44.

Al tijdens de voorlichtingsbijeenkomst in mei 2012 in de Stadsgehoorzaal te Leiden, heb ik de gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland laten weten dat de verkeersprognose, waarop de het voorkeurstracé van de provincie gebaseerd is, daarvoor niet een verantwoorde basis is. Sinds die datum wijzen de feitelijke ontwikkelingen, nog sterker dan toen, op mijn gelijk. Eén van de belangrijkste redenen voor aanleg van de RijnlandRoute is het realiseren van een alternatief voor het doorgaande oost-westverkeer door de stad Leiden. Ten tijde van de besluitvorming over de tracékeuze was al duidelijk dat er van toename van dat doorgaand verkeer geen sprake meer was en dat de omvang daarvan niet zodanig is dat een zo kostbare en leefklimaat en natuur aantastende ingreep daarvoor verantwoord zou zijn. Desondanks heeft men verzuimd dat zorgvuldig te onderzoeken. Men bleef tegen beter weten in vasthouden aan onbewezen stellingen over de verkeerskundige noodzaak.

Ter illustratie: Het Mer is gebaseerd op de prognoses voor 2020. Indien we de prognose die aan de Mer ten grondslag ligt vergelijken met verkeerstellingen van de gemeente Leiden (mvt.'s werkdag-gemiddelde) dan ontstaat het volgende beeld:

Tabel 1.

	Verkeerstellingen gemeente Leiden			Autonome verkeers- ontwikkeling zonder RLR volgens provincie
	2002	2008	2013	2020
Plesmanlaan tussen A44 en Haagsche Schouwweg	45.412	44.074	41.482	73.400
	2000	2008	2013	2020
Churchillaan tussen Voorschoterweg en Kennedylaan	19.241	21.025	20.958	31.900

Om de prognoses uit tabel 1. voor 2020 werkelijkheid te laten worden zouden tussen 2013 en 2020 de intensiteiten op de Plesmanlaan met 77% en op de Churchilllaan met 47% moeten toenemen. Het is duidelijk dat dit, gelet op de afnemende intensiteiten tussen 2008 en 2013, volstrekt irreëel is.

De noodzaak van de RLR wordt in belangrijke mate beargumenteerd vanuit gewenste ontlasting van het Leidse wegennet, in het bijzonder van de Churchilllaan. Gelet op de feitelijke ontwikkeling van het oost-westverkeer (zie tabel 2) zou, vanuit een oogpunt van zorgvuldig bestuur, een nadere verkeerskundige analyse op dat punt moeten worden uitgevoerd. Met name ook omdat, uit het in 2007 in opdracht van het Samenwerkingsproject SWINGH Haaglanden uitgevoerde kentekenonderzoek, over de verkeersafwikkeling over de route van de N206 tussen de A44 en de A4, kan worden afgeleid dat in dat jaar de omvang van het ten opzichte van Leiden doorgaande oost-verkeer hooguit 5.000 mvt. per dag bedroeg (zie de bijlage bij mijn brief van 1 september 2012, bijlage 2). Een recent overzicht mijnerzijds (tabel 2.) aan de hand van de meest recente verkeerstellingen van de gemeente Leiden, maakt duidelijk dat er sindsdien sprake is van een aanzienlijke afname van verkeer op de drie hoofdroutes waarlangs het oost-west verkeer zich door Leiden beweegt: de Willem de Zwijgerlaan, de Hoge Rijndijk en de Churchilllaan. De noodzaak van een nieuwe verbinding is nog minder dan tijdens de besluitvorming over het voorkeurstracé.

Tabel 2.

	1990	2008	2012
Willem de Zwijgerlaan tussen Sumatrastraat en Zijlbrug	31.000	32.223	28.286

	2001	2008	2014
Hoge Rijndijk tussen Persant Snoepweg en W. v.d. Madeweg	25.190	29.062	26.862

	2000	2008	2013
Churchilllaan tussen Voorschoterweg en Kennedylaan	19.241	21.025	20.958

Hoewel er voor deze wegen geen gegevens zijn van eenzelfde jaar is de trend toch duidelijk. Opgeteld is er voor deze drie wegen sinds 2008 sprake van een aanzienlijke afname. Ten onrechte zijn de provincie en het rijk hier bij hun besluitvorming aan voorbij gegaan.

Naast de crisis zijn er diverse maatschappelijke ontwikkelingen, die aanleiding geven te verwachten dat een sterke verkeersgroei niet meer op zal treden. Het CBS verwacht een afname van de bevolking vanaf 2040, constateert dat het autobezit vrijwel niet meer zal toenemen en onder jongeren afneemt, de WRR concludeert dat de omvang van de beroepsbevolking niet zal toenemen, ondanks de verhoging van de pensioengerechtigde leeftijd, de steden groeien weer qua bevolking, er wordt een toenemend gebruik van de elektrische fiets verwacht in het woon-werkverkeer. Allemaal factoren die aanleiding geven de verwachte groei van het autoverkeer nog eens goed tegen het licht te houden. Opvallend in dit verband is dat de provincie eigen onderzoek negeert. Ten behoeve van de Provinciale Structuurvisie heeft de provincie een aantal ontwikkelingen in beeld gebracht (zie

bijlage 1): de groei van de personenmobiliteit neemt af en neigt naar krimp; het reizigerskilometrage autobestuurder in Zuid-Holland ontwikkelde zich tot 2011 negatief en lag op dat moment ca. 7% beneden de trendmatige groei volgens het laagste WLO-scenario Regional Communities (RC). Bij het RC-scenario zal er geen sprake van toename van de files, is een conclusie. Deze gegevens en de feitelijke ontwikkelingen op het Leidse wegennet wijzen in de richting dat het RC-scenario hooguit het meest realistische scenario zal zijn en dat zelfs dit scenario nog aan de hoge kant is. Dat de gemeente, de provincie en rijk dit negeren, terwijl ik ze hier nadrukkelijk op heb gewezen, is kenmerkend voor de tunnelvisie waarmee dit project wordt uitgevoerd (bijlagen 2 t/m 7). Dat men de noodzaak van het project blijft argumenteren vanuit het WLO-scenario met de hoogste groeiverwachting Global Economy (GE) is dan ook onbegrijpelijk. Temeer daar in het MKBA (Ecorys, 15 mei 2012, blz. 41) berekend is, dat er bij een ontwikkeling volgens het RC-scenario sprake is van een negatieve contante waarde van niet minder dan 344 miljoen Euro! Steeds heb ik erop gewezen dat dit gegeven een belangrijke rol zou moeten spelen in de besluitvorming. Op geen enkele wijze geeft de provincie noch het rijk aan hier rekening mee te houden. In reactie op mijn zienswijzen wordt slechts gesteld dat men binnen de bandbreedte van de WLO-scenario's blijft. Maar waarom dan niet gekozen voor het RC-scenario? Daarmee zou men toch binnen die bandbreedte van de WLO-scenario's blijven? Zowel de gegevens van bijlage 1, de feitelijke ontwikkelingen (tabel 1 en 2) als de trendverwachtingen (zie ook het artikel van Wim ter Keurs en mijzelf in Trouw, bijlage 8) maken een prognose volgens het RC-scenario het meest aannemelijk en vragen om nader onderzoek. Dat had de basis voor besluitvorming moeten zijn. Er is geen enkel voorschrift dat opdraagt dat voor de besluitvorming uitgegaan dient te worden van het GE-scenario. Slechts dat dit ten behoeve van het Mer moet worden doorgerekend. Men had naar mijn mening moeten kiezen voor het RC-scenario, dat zou ongetwijfeld hebben geleid tot een andere keuze. Daarvoor heb ik gepleit en ook daarvoor tref ik geen zakelijke argumenten aan waarmee dat wordt weerlegd. Daarom acht ik het besluit van GS en de minister onzorgvuldig en onvoldoende gemotiveerd. Mijn gedegen bezwaren op dit punt zijn geenszins weerlegd.

Het PIP en de tracébesluiten zijn weliswaar op aangepaste prognoses voor 2030 gebaseerd, maar ten onrechte nog steeds volgens het GE-scenario. In een tabel op blz. 52 in het ontwerp PIP is aangegeven wat de verkeerskundige gevolgen zullen zijn van de aanleg van de RLR. Deze zijn ongewijzigd in het PIP overgenomen. Ten onrechte hebben deze gegevens geen vragen opgeroepen en aanleiding gegeven tot nadere analyse, ondanks dat ik daar schriftelijk in mijn zienswijze en in mijn insprektekst op gewezen heb. Want in plaats van ontlasting van het Leidse wegennet blijkt aanleg van de RLR tot extra belasting te leiden en niet gering ook. Op de Plesmanlaan tussen A44 en Haagsche Schouwweg (het verlengde van de N206, ir. Tjalmaweg) neemt in 2030 ten gevolge van de aanleg van de RLR de verkeersintensiteit toe van 63.000 (autonome groei) tot 68.500. Op de Europaweg (N206 tussen Lammenschansplein en A4) aan de oostzijde van Leiden is de situatie nog kenmerkender. Hier neemt de verkeersbelasting in 2030 toe van 38.400 (autonome groei) tot 52.300 bij aanleg van de RLR, een toename met niet minder dan 36%. In de beantwoording van mijn zienswijzen wordt hier met geen woord op ingegaan en worden mijn constatering niet weerlegd.

In mijn zienswijzen heb ik, zoals hierboven reeds aangegeven, gewezen op het voertuigkentekenonderzoek dat in 2007 in opdracht van het Samenwerkingsproject SWINGH Haaglanden is uitgevoerd om een beeld te krijgen van de verkeersafwikkeling over de route N206 tussen A44 en A4. Uit dit onderzoek heb ik kunnen afleiden dat het ten opzichte van Leiden doorgaande oost-westverkeer ten hoogste uit 5.000 mvt. per dag bestaat. Gelet op de afnemende tendens, die ik hierboven sinds 2008 constateer zou een aanvullend onderzoek gerechtvaardigd zijn geweest. Voor 5.000 mvt. per dag leg je niet een 2x2 strooksboortunnel ten zuiden van Leiden aan met zulke grote landschappelijke,

milieuhygiënische en financiële gevolgen en aantasting van de natuurwaarden en de ecologische zone. Maar dat niet alleen. Door twee nieuwe aansluitingen op de rijkswegen te maken neemt de doorstroming op die wegen af en het gevaar op ongelukken toe. In tegenstelling tot wat beweerd, maar niet onderbouwd wordt, zal het systeem hierdoor minder robuust en onveiliger worden. In mijn zienswijzebrief van 3 mei 2014 heb ik dit beargumenteerd aan de orde gesteld. Ook die argumenten acht ik niet weerlegd. In dit verband verwijs ik ook de “Zienswijze Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute op de ontwerp-tracébesluiten A4 en A44 (RijnlandRoute)” van het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute (d.d. 17 juni 2014).

Vanwege de beperkte omvang van het oost-westverkeer heb ik aangegeven dat een tweestrooks boortunnel daarvoor tot in lengte van jaren voldoende capaciteit biedt en daarom onderzocht had moeten worden. Toen besloten werd in plaats van de eerdere keuze voor de RLR een boortunnel volgens het tracé van Zoeken naar Balans te gaan onderzoeken, had men dit ook voor het spoortracé en een tracé volgens de Churchillavenue alternatief moeten doen. Ik heb daar voortdurend voor gepleit. Niet alleen ik. Op 7 januari 2013 stuurden de deskundigen Arends, De Heer en Thunnissen Gedeputeerde Staten een verzoek om een boortunnel volgens het Churchilltracé te onderzoeken. Dat men aan hun en mijn verzoek niet tegemoet is gekomen acht ik onjuist en bestuurlijk onzorgvuldig.

Als inwoner van Leiden en Pancras-West, de binnenstadswijk waarlangs de Hooigracht gelegen is, acht ik mij nauw betrokken bij dit project. De gemeente en het samenwerkingsverband Holland-Rijnland leveren een aanzienlijke financiële bijdrage aan dit project, dat raakt iedere inwoner van deze regio, dus ook mij. In die zin acht ik mijzelf belanghebbend. Naast de financiële aspecten raakt de aanslag op de mooie polders ten zuiden van de Stevenshof en de Oostvlietpolder mij evenzeer. Die reken ik tot mijn leefomgeving. Ik wandel bijvoorbeeld vaak via het in de Oostvlietpolder recent ontwikkelde natuurgebied De Vogelhof, naar recreatiegebied Vlietland. Dit gebied zal in kwaliteit sterk negatief door de RLR worden beïnvloed. Tenslotte heeft onderzoek van de gemeente Leiden naar een ringweg oost in Leiden aangetoond dat het alternatief Churchillavenue een aanzienlijk beter ontlastend effect op de Hooigracht zou hebben dan Zoeken naar Balans. De Hooigracht is onderdeel van mijn directe leefomgeving en ook als voorzitter van de wijkvereniging (Vereniging Pancras-West) ben ik daar nauw bij betrokken. Dat verbetering van de luchtkwaliteit relevant is moge blijken uit het feit dat in 2010 de luchtkwaliteit op de Hooigracht nog niet aan de luchtkwaliteitseisen voor NOx voldeed (Verkeersmilieukaart Milieudienst West-Holland) en dat de gemeente vanaf januari 2015 tot januari 2016 luchtkwaliteitsmetingen door middel van Palmesbuisjes laat verrichten naar de luchtkwaliteit op de Hooigracht en aansluitende routes. Ook daarom acht ik mijzelf in deze belanghebbend. Een andere keuze voor de RLR, zoals door mij voorgestaan, is voor de kwaliteit van mijn leefomgeving relevant.

Samenvattend zijn mijn bezwaren:

- De besluiten zijn ten onrechte op het te hoge GE- scenario gebaseerd.
- Niet weerlegd wordt dat de meest waarschijnlijke prognose het WLO RC-scenario is en de basis had moeten zijn voor besluitvorming.
- Voorbij gegaan wordt aan het feit dat bij de meest waarschijnlijke verkeersprognose een negatief contante waarde oplevert van 344 miljoen Euro. Dit gegeven had tot nader onderzoek aanleiding moeten geven
- Ten onrechte is in verband hiermee geen onderzoek gedaan naar een boortunnelvariant volgens het Spoortracé, dan wel het Churchillaantracé. Dit moet alsnog gebeuren, waarbij

gelet op de feitelijke verkeersontwikkeling en het voertuigkentekenonderzoek een tweestrooksvariant moet worden meegenomen.

- De door mij onderbouwde bezwaren wat betreft robuustheid en verkeersveiligheid en andere bezwaren zijn niet weerlegd.

Gelet hierop verzoek ik u de delen van de besluiten, waardoor de aanleg van de RLR tussen A44 en A4 volgens het gekozen tracé gerealiseerd zou kunnen worden, te vernietigen.

Hoogachtend,

ir. Jaap van Meijgaarden

voormalig plv. directeur Directie Economie en Vervoer provincie Zuid-Holland