

OMRIJ-EFFECTEN OPHEFFING A44-AANSLUITING LEIDEN-ZUID LOPEN IN DE MILJOENEN

Om de gevolgen van de variant "Maaldrift Compact" voor de Stevenshof concreter vast te stellen dan in de provinciale rapporten is gebeurd, hebben ondergetekenden begin april 2013 de toekomstige omrijroute gereden vanuit de Stevenshof naar de A44 richting Den Haag, dus de situatie verkend zoals die zou ontstaan na opheffing van de A44-aansluiting Leiden-Zuid. Gereden werd in een (voorlaatst model) Opel Zafira 1,8 benzine in een zuinige Nieuwe Rijden-stijl, maar zonder start/stopvoorziening, en buiten de spits, dus met optimale doorstroming en korte stops bij verkeerslichten (VRI-wachttijden). Door middel van ritregistratie per boordcomputer konden de ritgegevens exact worden vastgesteld. Dit levert een reëel en representatief beeld op van de gevolgen voor bewoners van de Stevenshof (en omgeving) die per auto naar Den Haag, Scheveningen of Wassenaar pendelen.

De onderzochte omrijroute start na de brug over de Oude Rijn via het knooppunt Leiden-West terug via de A44 tot aan het viaduct over de Ommedijkseweg. Hieronder volgen de gemeten omrij-effecten.

1. Omrij-effecten per auto per dag

Lengte omrijroute:	3 km
Reistijd omrijden:	5 min. 10 sec.
Extra VRI-stops:	4x
Extra brandstofverbruik:	0,3 liter

De totale effecten, gemiddeld per auto per dag, zijn dus: 6 km omrijden, 10 min. 20 sec. extra reistijd, 0,6 liter extra brandstofverbruik.

2. Omrij-effecten per autoforens per jaar

Gecumuleerd per jaar, uitgaande van 200 werkdagen en integrale autokosten van een middenklasser benzine à 40 ct/km (bron: Consumentenbond), zijn de gevolgen per autoforens (dus exclusief sociaal-recreatief verkeer):

Extra omrijkilometers:	1200 km
Extra brandstofverbruik:	ca. 120 liter
Extra reistijdverliezen:	ca. 40 uur
Extra reistijdkosten:	ca. 400 euro
Extra autokosten:	ca. 480 euro
Extra CO₂-emissies:	ca. 250 kg

Nota bene: Bij de gegeven aannames gaat het om minimale effecten. Bij de meer realistische aanname van een spitsuur-rit kunnen de reistijdverliezen, brandstofkosten en CO₂-emissies meer dan verdubbelen. Voor de huidige gebruikers van de oostelijke parallelweg langs de A44 (die zal vervallen) worden de omrij-afstanden en reistijdverliezen nog groter. Een extra reistijd van een uur per dag is bij toenemende congestie voor spitsuurforenzen (die geen alternatief hebben via de A4 of de trein en die tussen de A44 en de brug file moeten rijden) een realistische aanname. Als we sociaal-recreatieve niet-woon-werk (weekend-)ritten richting Den Haag meetellen, nemen de gevolgen per automobilist en per jaar nog verder toe.

Verder nemen we aan dat de westelijke parallelweg na aanleg van RLR/ZnB niet als sluiproute gebruikt kan worden gezien de extra kruispuntbelasting die dat in Wassenaar zou veroorzaken bij de Rozenweg / het tuincentrum c.q. Den Deijl. Het is voorts te verwachten dat veel Stevenshofbewoners die nu de A44 plus N14 gebruiken richting A4 Zuid, dan alsnog de Churchillaan plus A4 zullen nemen richting Delft. Ook via de N206 treden dan grote omrijverliezen op. Hetzelfde geldt, en nog in heviger mate, voor vrachtauto's, die met extra omrijden relatief sterk aan emissies en verkeersonveiligheid bijdragen.

3. Omrij-effecten alle auto's Stevenshof per jaar in 2030

Voor de gecumuleerde omrij-effecten per 2030 is uitgegaan van het voor dat jaar door de provincie geprognosticeerde aantal van ca. 5000 voertuigbewegingen (mvt) per etmaal. Ook is het sociaal-recreatieve en overige verkeer meegenomen. Daarom is het aantal retourritten op 300 per jaar gesteld.

Extra omrijkilometers:	9 miljoen km (5000 mvt x 6 km x 300 etmalen)
Extra brandstofverbruik:	> 0,9 miljoen liter
Extra reistijdverliezen:	> 300.000 uur
Extra reistijdkosten:	> 3 miljoen euro
Extra autokosten:	> 3,6 miljoen euro
Extra CO₂-emissies:	> 2,5 miljoen kg

Nota bene: Omdat de testrit plaatsvond buiten de spits zullen reistijd, brandstofverbruik en CO₂-emissie in de praktijk mogelijk verdubbelen en bij zware congestie zelfs verdriedubbelen (metingen TNO), waardoor de totale kosten per jaar rond de 10 miljoen euro kunnen komen. Alleen bij geringere verkeersgroei en afnemende congestie vallen die kosten lager uit, waarbij het tijdverlies van minimaal 10 minuten per auto per dag uitgangspunt blijft. Dat deze uitkomsten ongunstiger zijn dan eerdere berekeningen in 'Maaldrift Optimaal', komt doordat de test is uitgevoerd na opstelling van die variant. Dit verklaart ook waarom de omrij-effecten van 'Maaldrift Optimaal' voor het verkeer op de Rijnlandroute, vergeleken met de omrij-effecten van 'Maaldrift Compact', geringer worden.

Conclusie

De toch al uitsluitend negatieve gevolgen van de variant 'Maaldrift Compact' voor de wijk Stevenshof blijken nog ongunstiger dan eerst werd aangenomen vanwege het vervallen van de aansluiting Leiden-Zuid. De verslechterde bereikbaarheid van de Stevenshof is tot nu toe onvoldoende onderkend, ook door de gemeente Leiden. De directe extra kosten voor de bewoners die van die aansluiting of van de oostelijke parallelweg gebruik (moeten) maken, kunnen oplopen tot meer dan 6,6 miljoen euro per jaar, kosten die niet vermeden kunnen worden en die elk jaar terugkomen. Bij bovenstaande berekeningen op grond van een realistische testrit in een middenklasse auto zijn conservatieve aannames gehanteerd. In de praktijk van het spitsverkeer zullen de gevolgen nog ongunstiger uitvallen. Door het ontbreken van reële alternatieven voor de geplande route richting Den Haag zullen deze bewoners jaar-in jaar-uit dus met enorme individuele reistijdverliezen en omrijkosten te maken krijgen. Die lopen over twee decennia cumulatief op tot meer dan 100 miljoen euro voor alle bewoners samen.

Deze gevolgen en kosten zijn in de gepresenteerde plannen en rapporten niet concreet gemaakt of eerlijk afgewogen tegen andere gevolgen en kosten. Ze zouden in een redelijke afweging van belangen niet zo eenzijdig bij één categorie burgers terecht mogen komen. In een nauwkeuriger belangenafweging zouden deze gevolgen en kosten tot de keuze vóór behoud van de aansluiting Leiden-Zuid moeten leiden.

Leiden, 24 mei 2013

Het onderzoek is uitgevoerd door:

Martin Kroon, oud-projectleider/instructeur Het Nieuwe Rijden (VROM/DGM)
Gerda Brautigamsingel 50
2331 SJ Leiden
Tel. 071-5311307, 06-25346378

Jan Visser, oud-projectleider Rijkswaterstaat
Maria Rutgersweg 110
2331 NX Leiden
Tel. 071-5768386