

Ir. Jaap van Meijgaarden  
Hooglandsekerkgracht 39  
2312 HS Leiden

Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State  
t.a.v. de heer G.P.M.J. Schuyt  
Kneuterdijk 22  
2514 EN 's-Gravenhage

Betreft: RijnlandRoute, nrs. 201500779/1/R6, 201501213/1/R6 en 201501216/1/R6

Leiden, 8 september 2015

Hoogedelgestreng college,

Het op 23 maart 2015 bij u ingekomen verweerschrift namens Provinciale Staten van Zuid-Holland en de minister van Infrastructuur en Milieu en de op 27 augustus bij u ingekomen nadere memorie geven mij aanleiding daarop te reageren, omdat de door mij ingebrachte bezwaren wederom niet worden weerlegd en op onderdelen een verkeerde voorstelling van zaken wordt gegeven van de door mij ingebrachte bezwaren.

Allereerst wil ik het volgende naar voren brengen. Het is zeer ongebruikelijk dat een voormalige hoge ambtenaar beroep aantekent tegen besluiten van zijn ex-werkgever. Desondanks heb ik gemeend dat het mijn maatschappelijke plicht is dat te moeten doen. De volstrekt onjuiste onderbouwing van de besluiten, dwingt mij daartoe. Ik realiseer mij terdege dat de kans dat u mij niet ontvankelijk verklaart aanzienlijk is. Desondanks heb ik gemeend bij u nader in beroep te moeten gaan. Een zo slecht onderbouwd besluit, dat de verkeersdruk in de regio en binnen Leiden doet toenemen, terwijl het beoogt een oplossing voor de verkeersproblemen te leveren, dient te worden vernietigd. Daarom ben ik van mening dat u kennis zou moeten nemen van mijn argumenten en die in uw oordeel zou moeten betrekken.

### **Ontvankelijkheid**

Wat betreft mijn al dan niet ontvankelijk zijn wil ik nog het volgende opmerken. Volgens de aan het besluit ten grondslag liggende prognose neemt het verkeer op de Europaweg (N206) toe met 13.900 mvt./etmaal dat is een toename van 36%. Dat verkeer komt terecht op het Lammenschansplein en vanaf daar zijn er twee mogelijkheden: linksaf richting Voorschoterweg en Churchilllaan, of rechtsaf richting Lammenschansweg en Hooigracht. Volgens de verweerder zou het verkeer op de Churchilllaan afnemen. Het extra verkeer op het Lammenschansplein moet dan dus de route Lammenschansweg – Hooigracht – Langegracht kiezen. De Hooigracht wordt volgens de laatstetelgegevens van de gemeente Leiden belast met ca. 13.000 mvt./etmaal en kan ten gevolge van de aanleg van de RLR dus een aanzienlijk toename van het verkeer verwachten. Dat raakt mij als bewoner van de wijk waar de Hooigracht in gelegen is direct, omdat een dergelijke verzwaring van de verkeersbelasting op de Hooigracht directe gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling op de wegen en straten daaromheen en de leefkwaliteit aldaar. Om die reden en de al eerder door mij naar voren gebrachte redenen acht ik mijzelf wel degelijk belanghebbend.

### **Verkeer neemt toe en niet af door RLR**

Een belangrijke doelstelling van het project, zo niet de belangrijkste, is het ontlasten van de doorgaande routes door Leiden. In mijn beroepschrift heb ik aangegeven dat uit de tabel op blz. 52 van het PIP blijkt dat door de aanleg de verkeersbelasting van Leiden juist toeneemt! Volgens de prognoses neemt ten gevolge van de aanleg van de RLR de verkeersbelasting in 2030 op de westelijke invalroute van Leiden, de Plesmanlaan tussen A44 en Haagsche Schouwweg, toe van 63.300 tot 68.500 mvt. per etmaal (8%). Op de oostelijke invalroute de

Europaweg (N206) neemt ten gevolge van de aanleg van de RLR de verkeersbelasting nog sterker toe, namelijk van 38.400 zonder RLR tot 52.300 mvt. per etmaal met RLR (36%)! Het gevolg hiervan is dat het binnenstedelijke verkeer in Leiden dus aanzienlijk toeneemt! **Op het moment dat men deze consequenties waarnam hadden uiteraard alle alarmbellen moeten gaan rinkelen en had men moeten besluiten dit nader te onderzoeken.** Voor een nader onderzoek heb ik meermalen gepleit, maar daaraan is ten onrechte geen gehoor gegeven.

Dat er sprake is van de door mij aangehaalde toename van het verkeer wordt in het verweerschrift erkend: Op blz. 199/535 wordt naar aanleiding van mijn bewaar gesteld: *“Het is correct dat een aantal wegvakken in de plansituatie meer wordt belast dan in de referentiesituatie. Daartegenover staat echter dat andere wegvakken aanzienlijk minder belast worden. Dit geldt onder meer voor de N206 door Leiden (wegvak 15, “Churchillaan t.h.v. Haagweg”)*”. Dat het op de Churchillaan stiller zou worden, terwijl het verkeer op de invalsroutes van Leiden toeneemt, maakt de prognoses overigens nog onwaarschijnlijker en geeft eens te meer aanleiding tot nader onderzoek. De Churchillaan is de meest snelle en meest logische verbinding tussen Plesmanlaan en Europaweg. Als op die laatste twee wegen de verkeersbelasting toeneemt, is het onbegrijpelijk dat tegelijkertijd het verkeer op de Churchillaan zou afnemen. Dat is modelmatig alleen maar te verklaren als zodanige constraints (weerstanden) in het model aan de Churchillaan zijn toegekend, dat het verkeer wordt weggedrukt naar andere routes. De verschuiving naar andere routes binnen Leiden zijn ten onrechte niet in beeld gebracht en evenmin de milieuhygiënische consequenties daarvan. Ter verduidelijking: verkeer is als water. Als je het van de Churchillaan wegdrukt, komt het elders tevoorschijn en juist die andere wegen zijn daar minder, of helemaal niet, geschikt voor! **Het kan dus niet anders zijn dan dat door de vermeende afname van verkeer op de Churchillaan het verkeer elders in Leiden ernstig moet zijn toegenomen en dat de leefbaarheid in Leiden rond de doorgaande routes door de aanleg van de RLR dus extra wordt aangetast. Dit naast de aantasting van de leefkwaliteit, die de bewoners aan de rand van de Stevenshof ook nog eens van de nieuwe verbinding ondervinden.** Deze feiten hadden tot heroverweging moeten leiden. Dit is geen verantwoorde basis voor besluitvorming. Desondanks toch besluiten dat deze weg gewenst en noodzakelijk is, is onbegrijpelijk.

Maar niet alleen het binnenstedelijke verkeer neemt door de aanleg van de RLR sterk toe. Ook het regionale. Het verkeer op de A44 neemt ter hoogte van de Rijnbrug neemt bijvoorbeeld volgens de prognoses toe van 61.330 mvt. in het referentiemodel naar niet minder dan 108.000 mvt. na aanleg van de RLR (76%). De RLR leidt dus niet tot een ontlasting van het regionale verkeer, maar zorgt voor een aanzienlijke toename daarvan. Niet alleen op de A44. Ook op de A4 (6 en 11%) en de N11 (20%) nemen de verkeersintensiteiten aanzienlijk toe door aanleg van de RLR. Dit alles in strijd met de doelen van het project. **De RLR ontlast dus niet maar belast en is contraproductief. Het verweer van provincie en rijk faalt op dit punt volledig.**

### **Milieueffecten**

De toename van het regionale en binnenstedelijke verkeer in Leiden ten gevolge van de aanleg van de RLR, zoals hiervoor aangegeven, maakt naar mijn mening een herbezinning op de milieueffecten noodzakelijk. Immers de prognoses geven aan dat de verkeersbelastingen bij het referentiemodel (dus zonder aanleg van de RLR) aanzienlijk lager liggen dan bij aanleg van de RLR en dat de nulvariant dus aanzienlijk betere milieugevolgen moet laten zien dan de variant Zoeken naar Balans. Een dergelijke herbezinning heeft ten onrechte niet plaatsgevonden.

### **Kosten - baten**

De kosten-baten zijn in het MKBA-rapport gebaseerd op prognoses voor 2020. De nu gehanteerde prognoses zijn gebaseerd op 2030, maar liggen op een lager niveau dan de oorspronkelijke prognoses. Door mij is aangegeven, dat de meest waarschijnlijke prognose gebaseerd had moeten zijn op het RC-scenario van de WLO-scenario's. (In het onderstaande ga ik daar nader op in). Bij dat scenario treedt een negatief resultaat op van niet minder dan € 344 miljoen. Nu de prognoses naar beneden zijn bijgesteld is het reëel te veronderstellen dat dit negatieve resultaat bij een ontwikkeling volgens het RC-scenario nog groter uit zal vallen! Dat daaraan wordt voorbijgegaan is onbegrijpelijk en bestuurlijk onzorgvuldig.

## Alleen bezwaar tegen de keuze voor een verbinding tussen A44 en A4

Overigens wil ik de indruk, die het verweerschrift wekt, wegnemen, dat ik tegen alle voorstellen zou zijn. Ik heb in mijn stukken aangegeven dat ik maatregelen aan het Lammenschansplein, de Europaweg en de knoop Leiden west verantwoord en noodzakelijk vind. Mijn bezwaren richten zich op het besluit om tussen de A44 en de A4 de RLR aan te leggen volgens het tracé Zoeken naar Balans (ZnB) en de daaraan ten grondslag liggende prognoses en afwegingen.

### WLO-scenario's

In de op 27 augustus 2015 aan u gezonden aanvulling op het verweerschrift, wordt ingegaan op mijn bezwaar dat de prognoses en de beleidsbesluiten gebaseerd zijn op het hoogste groeiscenario Global Economy (GE) van de WLO-scenario's. Niet op mijn bezwaar dat gelet op de feitelijke ontwikkelingen tot nu toe en te verwachten ontwikkelingen een beleidskeuze gebaseerd op die hoogste prognose onjuist is en dat de beleidskeuze naar mijn mening gebaseerd had moeten zijn op een prognose op het lage groeiscenario Regional Communities (RC). Te meer omdat de verkeersontwikkelingen tot nu toe zich nog beneden dat niveau bevinden, zoals ik heb aangetoond.

In mijn bezwaarschrift heb ik naar voren gebracht dat diverse maatschappelijke ontwikkelingen aanleiding geven te verwachten dat een sterke verkeersgroei niet meer zal optreden en dat het RC-scenario het meest realistische is. Mijn daarvoor aangevoerde argumenten worden niet weerlegd. Dat het NRM wordt toegepast, wordt door mij niet bestreden. Dat een doorrekening met het model op basis van het GE-scenario wordt gebruikt om de milieueffecten maximaal te kunnen inschatten, vind ik ook juist, maar dat de met het GE-scenario bepaalde prognoses vervolgens uitgangspunt zijn voor de besluitvorming, wordt door mij wel bestreden. Het is niet reëel te veronderstellen dat de ontwikkelingen van het GE-scenario realiteit zullen worden. Uit een door de provincie uitgevoerde studie naar trends ten behoeve van de Provinciale Structuurvisie, waarnaar ik in mijn beroepschrift naar heb verwezen, blijkt dat vanaf 2004 de feitelijke ontwikkelingen van de reizigerskilometrage autobestuurder zowel op landelijk, maar vooral op Zuid-Hollands niveau, aanzienlijk beneden de trend volgens het RC-scenario liggen. Er is gelet op de maatschappelijke ontwikkelingen, die ik in mijn bezwaar en in mijn artikel in Trouw heb beschreven, gezien de voortdurende crisis en vertraagde groei van de Chinese economie ook geen redenen om te veronderstellen dat de toekomstige groei hoger uit zou komen dan volgens het RC-scenario. Op die feiten wordt in het verweer ten onrechte niet ingegaan.

In het verweer wordt gesteld: "Ook wanneer wordt uitgegaan van het lage RC-scenario is de uitkomst van het MKBA derhalve een reden om voor Zoeken naar Balans te kiezen en niet voor Churchillavenue". Hier wordt ten onrechte gesuggereerd dat ik een voorkeur zou hebben voor het alternatief Churchillavenue (CA). Daarvoor heb ik niet gepleit. Omdat het CA-alternatief probeerde teveel heren te dienen, door o.a. twee dure aansluitingen op het onderliggende wegennet te bevatten, terwijl ZnB geen aansluitingen op het onderliggende wegennet bevat, is CA onnodig duur geworden en kon daarvoor worden afgeserveerd. Ik heb niet gepleit voor uitvoering van CA maar voor een boortunnel volgens dat tracé, of het spoortracé en dan ook nog uitdrukkelijk zonder aansluitingen op het onderliggende wegennet. Ik ben ervan overtuigd dat een MKBA daarvan gunstiger zal uitpakken dan ZnB, omdat daarin geen parallelle structuren op de rijkswegen en nieuwe aansluitingen op de A44 en A4 noodzakelijk zijn. Ten onrechte is hier geen onderzoek naar gepleegd. Het argument van verweerder wat betreft de uitkomsten van de MKBA snijdt derhalve geen hout.

Gesteld wordt dat het bureau Goudappel Coffeng de keuze voor het groeiscenario zou onderschrijven. Dat blijkt echter niet uit het bijgevoegde rapport van Goudappel Coffeng.

Dat het NRM gebruikt is voor de prognoses wordt, zoals door mij hierboven al gesteld, niet bestreden. Evenmin dat het terecht is om met de prognose gebaseerd op het GE-scenario de maximale milieueffecten te bepalen ten behoeve van het MER. Door mij is gesteld **dat er geen enkel voorschrift is dat verplicht om een beleidsbesluit te baseren op een prognose volgens dat GE-scenario**. Daarover zegt Goudappel Coffeng evenwel niets. Mijn bezwaar is dat het beleidsbesluit niet gebaseerd is op met meest realistische scenario namelijk RC. Als men dat gedaan zou hebben zou men op basis van de daaraan verbonden zwaar negatieve

kosten-batenverhouding tot een heroverweging hebben moeten besluiten. Dat men dat niet gedaan heeft vind ik onbegrijpelijk.

Het door Goudappel Coffeng geleverde rapport (blz.5, Paragraaf 3 Resultaten verkeersprognoses) bevestigt nogmaals dat het regionale verkeer en het verkeer van en naar Leiden door de aanleg van de RLR sterk toeneemt en dat het effect van de RLR dus contraproductief is!

### **Kentekenonderzoek 2007 SWINGH**

Op basis van in 2007 gehouden kentekenonderzoek heb ik gesteld dat het ten opzichte van Leiden doorgaande verkeer zeer beperkt is en max. 5.000 mvt. kan bedragen en dat als je daarvoor een verbinding aanlegt volstaan kan worden met een tweestrooks enkelbaans verbinding, die tot in lengte van dagen voldoende capaciteit heeft. Gesteld wordt: *“appellant voegt het kenteken-onderzoek niet bij zijn beroepschrift”*. Dit is een zeer vreemde opmerking. De provincie en het rijk (Rijkswaterstaat) maken sinds 2003 deel uit van het samenwerkingsverband SWINGH, dat opdracht heeft gegeven voor dit onderzoek. Zij hebben dus kennis van de inhoud van dit onderzoek. Het verwijt snijdt derhalve geen hout. Met mijn schatting dat het om max. 5.000 mvt. per etmaal zou gaan ben ik overigens ruim gaan zitten, gelet op de onderstaande bevindingen. Deze zijn aan het rapport over de resultaten van het kentekenonderzoek ontleend. Ik citeer:

*“Het aantal geregistreerde motorvoertuigen dat per dag vanaf de Europaweg via de Churchillaan naar Katwijk/Noordwijk rijdt is 3,6 tot 5,5% (800 tot 1.000 mvt.) van het totaal dat bij de Europaweg binnen komt. • Vanuit de richting Katwijk/Noordwijk naar de Europaweg (de tegengestelde richting) is dat tussen de 12 en de 15% (1.000 tot 1.300 mvt.) van het verkeer.”*

Gelet op het bovenstaande is het bizar dat in het verweer blz. 200/535 gesteld wordt: *“Het is niet duidelijk of de stelling juist is dat daaruit zou blijken dat in 2007 hooguit 5.000 mvt/etmaal van het doorgaande oost-westverkeer in Leiden gebruik maakten en als dat al uit onderzoek blijkt of het onderzoek correct is uitgevoerd.”* Kennelijk stelt men nu de resultaten van een destijds door betrokken Haaglandgemeenten, provincie en rijk geaccepteerd rapport als nog ter discussie. Maar de feiten, zoals hierboven aangegeven liegen niet en bevestigen dat ik met mijn schatting aan de hoge en dus veilige kant ben gaan zitten, om niet het verwijt te krijgen dat ik de gegevens naar een door mij gewenst resultaat toe zou redeneren.

Ook stelt het verweer. *“De uitkomst van een kentekenonderzoek in 2007 zegt niets over het gebruik in de toekomst”*. In combinatie met de feitelijke ontwikkeling in Leiden, die al jaren een afnemende belasting van de wegen in de oost-west relatie laat zien, zoals ik heb aangetoond op basis van telgegevens van de gemeente Leiden, is wel degelijk iets over de te verwachten ontwikkeling van het oost-westverkeer te zeggen, nml. dat een aanzienlijke toename van dat verkeer volstrekt ongeloofwaardig is. Mijn stelling dat hiervoor een enkelbaans tweestrooksverbinding ruim voldoende is acht ik dan ook volstrekt niet weerlegd. Dat had onderzocht dienen te worden. Dat aan dat verzoek niet is voldaan is, acht ik bestuurlijk onzorgvuldig.

### **Rijksbeleid: Nieuwe aansluitingen op rijkswegen belemmeren de doorstroming en vergroten de verkeersonveiligheid**

Tijdens mijn aanstelling bij de provincie heb ik in het verleden frequent overleg gevoerd met Rijkswaterstaat over door de provincie gewenste nieuwe aansluitingen op rijkswegen. Steevast was de reactie van Rijkswaterstaat daarop: Dat belemmert de doorstroming en levert extra ongewenste gevaarpunten op. Dat is staand beleid. Met verbazing neem ik nu waar dat gesteld wordt dat door de realisatie van ZnB met parallelstructuren op de A44 en A4, bijbehorende weefvakken en nieuwe knooppunten de verkeersveiligheid en de doorstroming daarmee gediend zouden zijn. Niet onderbouwd en niet juist, zoals ook in andere bezwaarschriften is aangetoond. Het systeem wordt met aanleg van ZnB aantoonbaar minder robuust en onveiliger.

### **Enkelbaans tweestrooks boortunnel als alternatief.**

Al in 2012 heb ik gepleit voor aanleg van een boortunnel met een ligging onder het stedelijk gebied van Leiden. In mijn brief van 5 mei 2014 aan de provincie heb ik nadrukkelijk gepleit voor onderzoek naar een boortunnel volgens het tracé van de Churchillavenue **zonder aansluitingen op het onderliggende wegennet**. Ten onrechte wordt op blz. 201/535 van het verweerschrift het beeld opgeroepen dat ik gepleit zou hebben voor een **tunnel met aansluitingen op het onderliggende wegennet**. Dat is pertinent onjuist en daarom is de stelling van het verweerschrift niet houdbaar dat mijn voorstel strijdigheid met de tunnelveiligheid zou opleveren en dat daarom niet aan mijn bezwaar tegemoet kan worden gekomen. Ten onrechte is ook gelet op wat ik hierboven verder naar voren heb gebracht mijn voorstel voor onderzoek naar een boortunnel volgens het CA-tracé dan wel spoortracé niet onderzocht.

Op basis van het bovenstaande verzoek ik u de besluiten van provincie en rijk te vernietigen.

Hoogachtend,

Ir. Jaap van Meijgaarden