

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

Zienswijzen en bezwaarschrift

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
t.a.v. afdeling Ruimte, Wonen en Bodem
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

Betref: Voorontwerp Inpassingsplan
en MER Rijnlandroute

Leiden, 1 september 2012

Geacht college,

De procedure rond de besluitvorming inzake de Rijnlandroute (RLR) wordt gekenmerkt door grote haast en bestuurlijke onzorgvuldigheid. Op 28 mei heb ik een bezwaarschrift ingediend tegen het niet ter visie leggen van het besluit van GS van 15 mei en de achterliggende stukken en tegen de te korte tijd die geboden werd om je aan te kunnen melden voor de hoorzitting van 1 juni betreffende de keuze van een voorkeurstracé. Ik heb verzocht die hoorzitting uit te stellen. Daaraan is ten onrechte geen gehoor gegeven. Per brief van 13 juni heb ik van u bericht gekregen dat mijn bezwaarschrift in handen is gesteld van de Commissie van advies voor de behandeling van bezwaarschriften en klachten van Zuid-Holland. Daarna heb ik niets meer vernomen. Naar mijn mening is dat in strijd met de Awb en daartegen teken ik bezwaar aan.

Ook constateer ik dat vanaf 11 juli slechts de Nota Voorkeursalternatief, de MER en het Voorontwerp Inpassingsplan ter inzage zijn gelegd en niet de andere achterliggende stukken, die voor de beoordeling van de MER en het Voorontwerp Inpassingsplan van belang zijn. Ook daar teken ik bezwaar tegen aan. Een zorgvuldige beoordeling is daardoor namelijk niet mogelijk.

Ook wat betreft het nu voorliggende voorontwerp en de MER constateer ik onzorgvuldigheden. Dat zijn de volgende:

1. Terwijl nog tal van inpassingsverbeteringen worden onderzocht en een quick scan wordt uitgevoerd naar een boortunnelvariant, wordt toch al een Voorontwerp Inpassingsplan ter inzage gelegd.
2. Als gevolg van de keuze van het voorkeurstracé moeten tal van woningen, een aantal bedrijven en diverse sportvelden worden geamoveerd, zonder dat het inpassingsplan aangeeft of, waar en op welke wijze deze functies elders ruimtelijk kunnen worden gecompenseerd.
3. Het voorkeurstracé zoals dat in het voorontwerp is opgenomen heeft niet aan de basis gelegen van het MER, waardoor het MER onmogelijk de juiste informatie kan verschaffen.

4. Het MER en het Voorontwerp Inpassingsplan zijn gebaseerd op verkeersprognoses, die uitgaan van het GE-scenario. Dit scenario verwacht een mobiliteitstoename van ca. 3% per jaar. Als gevolg van de banken- en de Eurocrisis en andere factoren verwachten vrijwel alle verkeerskundige adviesbureaus dat de mobiliteitsgroei jaarlijks max. 1% zal bedragen. De verkeersprognoses geven daardoor onrealistisch hoge waarden aan. Op die te hoge waarden zijn de milieueffecten ten onrechte berekend. Die geven dan ook geen juist beeld van de te verwachten werkelijke milieubelasting en zijn daardoor geen juiste basis zijn voor verantwoorde besluitvorming.
5. Met een realistischer prognose zou de beoordeling van het alternatief Churchillavenue wat betreft milieueffecten en toekomstbestendigheid anders, minder belastend, zijn uitgevallen dan nu in de MER aangegeven.
6. Een zorgvuldige verkeerskundige analyse wat betreft de omvang en ernst van het door Leiden doorgaande oost-westverkeer en de vraag of het voorkeurstracé van de Rijnlandroute daarvoor een oplossing biedt heeft niet plaatsgevonden, terwijl de gegevens daarvoor aan de hand van een voertuig- kentekenonderzoek uit 2007 wel voorhanden zijn.
7. Op basis van zo'n analyse had geconcludeerd kunnen worden dat een tweestrooks boortunnelverbinding volgens het spoortracé uit de MER fase 1 een van de alternatieven had kunnen zijn. Dit alternatief, dat aanzienlijk goedkoper zal zijn dan Zoeken naar Balans, dient alsnog onderzocht te worden. Vooral omdat het nauwelijks negatieve gevolgen heeft voor natuur, landschap en leefmilieu, terwijl die juist bij ZnB zo groot zijn.
8. Door de gemaakte keuze voor het voorkeurstracé ZnB ontstaan zowel op de A4 als de A44 extra ongewenste weefvakken, terwijl juist weefvakken een bron van aanrijdingen en filevorming zijn. Dit alles is niet bevorderlijk voor de bereikbaarheid en doorstroming in de regio en dus in strijd met de doelen van het project.
9. De verkeersproblemen in Leiden zullen volgens de prognose waarop het besluit gebaseerd is ten opzichte van de situatie in 2010 toenemen, terwijl de ambitie is die op te lossen. De hoofdconclusie in het besluit van GS van 15 mei dat door de keuze voor ZnB er sprake is van een betere doorstroming en bereikbaarheid in de regio Holland Rijnland kan daardoor niet staande worden gehouden. Desondanks vasthouden aan realisatie van ZnB is daardoor in strijd met de doelstellingen van het project.
10. Door als vergelijkingsbasis in de MER te kiezen voor de geprognosticeerde verkeersbelasting 2020, wordt een onjuist beeld opgeroepen.
11. Inhoudelijk schort het in het MER aan tal van tekortkomingen. Korthedshalve verwijs ik hiervoor naar de diverse andere zienswijzen, die daarover zijn ingediend door anderen, zoals de Stichting Behoud Rijnland, de Wijkraad Stevenshof etc.

Geen realistische verkeersprognose

De verkeersprognose is gebaseerd op het GE-scenario, het WLO-scenario met de hoogste groeiverwachtingen wat betreft economie, demografie en mobiliteit. Dit scenario is naar mijn mening geen verantwoorde basis voor een zorgvuldige beleidsbeslissing (Zie bijlage 1). Door het MER hierop te baseren wordt een onjuist beeld van de milieueffecten en vergelijking van de alternatieven geschetst.

In tabel 4.1 op blz. 47 van de MER zijn de resultaten van de prognose weergegeven voor diverse wegvakken. Aangegeven worden de verkeersintensiteiten voor de situatie 2020. De A4 bevat daarbij volgens de toelichting tweemaal 3 rijstroken. Op de A4 ter hoogte van Vlietland zal volgens de prognose een etmaalbelasting optreden van 185.000 mvt. Dit zou betekenen dat de capaciteit van deze weg en vooral die van het Prins Clausplein ruim zal worden overschreden en er in 2020 dus voortdurende sprake zal zijn van filevorming. Aan dit gegeven en het terugstuwende effect daarvan op de RLR wordt ten onrechte geen aandacht besteed!

In Tabel 4.3 op blz. 54 worden de verkeersintensiteiten in 2020 weergegeven voor het Leidse wegennet. Op basis hiervan wordt in de stukken het schrikbeeld opgevoerd dat de zaak verkeerskundig volledig vastloopt, als er niet snel gekozen wordt voor een nieuwe wegverbinding tussen A4 en A44. Niet ontkend kan worden dat er zowel aan de westzijde van Leiden (Plesmanlaan/ Haagsche Schouwweg/Dr. Lelylaan) als aan de oostzijde (Lammenschansplein) regelmatig sprake is van filevorming en dat maatregelen daarvoor gewenst zijn. Dat daarvoor een 2x2 snelweg aangelegd zou moeten worden tussen A4 en A44 volgens het tracé ZnB, is gelet op mijn analyse in bijlage 2, volstrekt niet aangetoond.

Referentieniveau niet verantwoord voor beleidsbeslissing

In het onderstaande vergelijk ik de verkeersontwikkeling vanaf 1990 tot nu toe met die van het referentieniveau 2020 uit de MER. De conclusie kan dan geen andere zijn dan dat het referentieniveau onwaarschijnlijk hoge waarden aangeeft en geen basis kan zijn voor een zorgvuldige beleidsbeslissing. Daarvoor baseer ik mij op verkeersstellingen die mij door de gemeente Leiden zijn verstrekt.

Wat betreft de **Plesmanlaan**, gedeelte tussen A44 en Haagsche Schouwweg kon de gemeente mij de volgende gegevens verschaffen over de etmaalbelasting in mvt:

2002	45.412
2008	44.074

Meer recente gegevens zijn helaas niet beschikbaar, maar geconstateerd kan worden op basis van deze cijfers dat tussen de betreffende jaren is er dus geen sprake geweest van een toename, maar van een beperkt afname!

Wat betreft de Dr. Lelylaan en de Churchillilaan kunnen de volgende gegevens worden getoond.

Dr. Lelylaan:

1997	21.316
2010	24.363

Churchillilaan:

Gedeelte Telderskade - Brands Buyskade (Churchillilaan noord)	1990	25.000
	2001	27.065
	2010	28.986
Gedeelte Kennedylaan – Voorschoterweg (Churchillilaan zuid)	1990	17.000
	2000	19.241
	2010	20.916

Wat hierbij opvalt is dat de groei van 2000 tot 2010 beperkt is. Minder dan 10%.

Zetten we naast deze cijfers de prognose van de provincie zonder aanleg van ZnB of CA, dus bij ongewijzigd beleid (het referentiemodel) dan komen daaruit de volstrekt onrealistische volgende cijfers naar voren:

	2010	2020 volgens provincie zonder ZnB	% groei
Dr. Lelylaan	24.363	34.200	40 %
Churchillaan noord	28.986	41.200	42 %
Churchillaan zuid	20.916	31.900	52 %

Dat tot 2020 een dergelijke groei van het verkeer zou kunnen optreden, is volstrekt niet te verwachten, nog afgezien van de vraag of de kruispunten een dergelijke groei wel zouden kunnen verwerken.

Vergelijken we de cijfers van 2010 met die van de prognose met aanleg van of ZnB of CA dan zien we het volgende beeld:

	2010	2020 Met ZnB	Groei t.o.v. 2010	2020 Met CA	Groei t.o.v. 2010
Dr. Lelylaan Maaiveld	24.363	26.900	+ 11 %	15.200	- 38 %
Dr. Lelylaan tunnel	0	0	0	51.300	
Churchillaan noord, maaiveld	28,986	34.600	+ 12 %	13.600	- 53 %
Churchillaan noord, tunnel	0	0	0	77.500	
Churchillaan zuid, maaiveld	20.919	24.600	+ 12 %	10.100	-52 %
Churchillaan zuid, tunnel	0	0	0	77.500	

Uit deze cijfers blijkt dat zowel op de Dr. Lelylaan als op de Churchillaan volgens de provinciale prognose bij aanleg van ZnB sprake zal zijn van een aanzienlijke toename van het verkeer (11, 12 %), dus meer files, meer milieuoverlast en slechtere bereikbaarheid. Dit staat in schril contrast met de mening van B&W van Leiden dat de bereikbaarheid verbetert en het milieu erop vooruitgaat! Bij CA echter is er juist wel sprake van een aanzienlijke reductie van het verkeer op maaiveldniveau, ml. van 38 tot 52%!

Tellen we de verkeerscijfers op maaiveld en in de tunnel bij het alternatief CA bij elkaar op dan ontstaat in vergelijking met 2010 het volgende beeld:

	2010	2020 maaiveld	2020 tunnel	2020 totaal	Groei t.o.v. 2010
Dr. Lelylaan	24.363	15.200	51.300	66.500	273 %
Churchillaan noord	28,986	13.600	77.500	91.100	314 %
Churchillaan zuid	20.919	10.100	77.500	87.600	419 %

In de Churchillcorridor worden dus groeicijfers tussen 2010 en 2020 verwacht van 273 tot 419 % !
Volstrekt ongeloofwaardig.

Op basis van deze ongeloofwaardige prognoses is de lijn doorgetrokken naar 2030 en wordt gesteld dat de verkeersomvang dan nog eens 5 tot 10 % hoger zal zijn. Tegen die achtergrond wordt het alternatief Churchillavenue dan onterecht als niet toekomstbestendig weggeschreven.

Door 2020 als referentiejaar te kiezen ontstaat een misleidend beeld.

Het MER 2^e fase is in zijn presentatie van de verkeerseffecten misleidend. Door het prognose jaar 2020 als vergelijkingsbasis te nemen wordt een beeld gecreëerd dat niet overeenstemt met de werkelijkheid. Zo wordt het voorgesteld dat door ZnB de verkeersintensiteit op tal van punten zou afnemen, terwijl die ten opzichte van 2010 nog toenemen en hooguit gesteld kan worden dat deze minder toenemen dan zonder ZnB. Ook worden geen gegevens vermeld over weggedeelten, waar door de keuze voor ZnB de situatie aanzienlijk zou verslechteren, zoals het wegvak van de Haagsche Schouwweg tussen Dr. Lelylaan en Plesmanlaan en van de Plesmanlaan tussen Haagsche Schouwweg en aansluiting A44. Deze wegvakken zullen extra verkeersbelasting krijgen omdat verkeer uit het Bio Sciencepark, dat nu richting Churchillaan rijdt, dan via de Plesmanlaan richting A44 moet rijden om van ZnB gebruik te kunnen maken. Ook door de afsluiting van de aansluiting Haagsche Schouw op de A44 bij ZnB worden de wegvakken van de Haagsche Schouwweg tussen Dr. Lelylaan en Plesmanlaan en van de Plesmanlaan tussen Haagsche Schouwweg en aansluiting A44 extra belast. Die afsluiting heeft namelijk tot gevolg dat verkeer uit de Stevenschhof en deels de Hoge Morsch dat naar Den Haag wil nu via de Haagsche Schouwweg naar de Plesmanlaan moet rijden om naar de A44 te kunnen, evenals het verkeer dat vanaf de Dr. Lelylaan naar de aansluiting Haagsche Schouw reed en dat bij ZnB niet meer zal kunnen, dus ook richting Plesmanlaan zal moeten rijden. De milieuhygiënische gevolgen daarvan zijn ten onrechte niet in beeld gebracht en daarin schiet de MER tekort.

Omvang ten opzichte van Leiden doorgaande oost-westverkeer kan door 2-strooks boortunnel worden opgevangen

In punt 6 geef ik aan dat een zorgvuldige analyse van het ten opzichte van Leiden doorgaande oost-westverkeer niet heeft plaatsgevonden, terwijl die gegevens wel voorhanden waren. In bijlage 2 constateer ik op basis van de gegevens van een in 2007 gehouden voertuigkentekenonderzoek dat via de Churchillaan op dit moment hoogstens 5.000 mvt. per dag als ten opzichte van Leiden doorgaand oost-westverkeer kunnen worden aangemerkt. Het aanleggen van de Rijnlandroute is primair bedoeld om voor dit verkeer een oplossing aan te dragen. Een tweestrooksvoorziening zou daarvoor meer dan voldoende zijn. Immers een tweestrooksweg heeft een capaciteit van ca. 30.000 mvt per etmaal. Ook al zou het ten opzichte van Leiden doorgaande verkeer met een factor 2 of 3 toenemen in de komende 10 tot 20 jaar, hetgeen onwaarschijnlijk is, dan nog wordt ruim voldoende capaciteit geboden met een tweestrooksvoorziening. Een dergelijke oplossing is in de MER fase 1 evenwel niet onderzocht en dat is vanuit een oogpunt van zorgvuldig bestuur niet aanvaardbaar. Naar mijn mening moet dat alsnog gebeuren.

Het meest logisch is om een tweestrooksboortunnel volgens het spoortracé aan te leggen. Dit tracé loopt in het verlengde van de Plesmanlaan onder het spoor Leiden-Utrecht door en sluit in het oosten van het polderpark Cronestein aan op de N11. Dit tracé is in de MER fase 1 wel onderzocht maar dan als tweemaaltweestrooksboortunnel. In de Alpenlanden komen tweestrooksboortunnels frequent voor, vaak over grotere lengten dan in dit geval. Over de vraag of dergelijke tunnels vanuit een oogpunt van veiligheid aanvaardbaar zijn, kunnen we daarom kort zijn. Indien daaraan de nodige voorzieningen worden getroffen levert dit geen probleem op, zoals inmiddels ook voor het alternatief Churchillavenue door TNO is aangetoond.

Een recent onderzoek van het Burgerinitiatief Team Compromis Rijnlandroute naar de mogelijkheid om een boortunnel aan te leggen in plaats van ZnB, volgwens een tracé dat grotendeels het tracé volgt van het voorkeursalternatief, geeft aan dat zo'n boortunnel uitvoerbaar is en binnen de kosten blijft. Een boortunnel voor een tweestrookswegverbinding met slechts één in plaats van twee tunnelbuizen en ook nog via een korter en meer direct tracé zal daardoor nog effectiever en goedkoper zijn. Door het boren vanuit het polderpark te starten kan de overlast aanzienlijk beperkter zijn dan de overlast die van aanleg van ZnB het gevolg zal zijn. Ook worden met zo'n boortunnel de hinderlijke bajonetten op de A4 en de A44 overbodig gemaakt. In tegenstelling tot ZnB levert een boortunnel volgens het spoortracé vrijwel geen aantasting van natuur en milieu op, terwijl ook de milieubelasting veel beperkter zal zijn. Verkeerskundig is hij veel logischer om dat hij zorgt voor een rechtstreekse verbinding. Kortom dit alternatief dient alsnog te worden onderzocht.

Conclusie

Vanwege de onrealistische verkeersprognose en omdat in de MER niet is uitgegaan van het voorliggende inrichtingsplan, kan de MER niet als een geschikte basis voor verdere besluitvorming. Het MER voldoet niet aan de daaraan te stellen eisen van inhoudelijke kwaliteit.

Gelet op al het geen ik in het voorgaande en de bijlagen heb aangetoond kom ik tot de slotsom dat de keuze voor het aanleggen van de Rijnlandroute volgens het voorkeurstracé ZnB een onverantwoorde is. Om die reden dient het inpassingsplan te worden afgewezen. Het aanleggen van een boortunnel met een enkele tunnelbuis voor een tweestrookswegverbinding tussen Plesmanlaan en N11, dient alsnog te worden onderzocht.

Hoogachtend,

Ir. Jaap van Meijgaarden

Bijlage 1.

Prognoses voor Rijnlandroute (RLR) geen verantwoorde basis voor besluitvorming.

Vooraf

In deze notitie toon ik aan waarom de verkeersprognoses voor de RLR geen verantwoorde basis zijn voor besluitvorming. De prognoses zijn gebaseerd op het scenario Global Economy, het scenario met de hoogste groeiverwachtingen wat betreft demografie, economie en mobiliteit. Dat is door de gemeente Leiden bevestigd. Het gebruik van dit scenario is tot nu toe gebruikelijk. Dat werd mij door een medewerker van RWS bevestigd. Omdat de feitelijke ontwikkelingen ver af liggen van deze hoogste groeiverwachtingen, zijn deze prognoses niet bruikbaar als basis voor besluitvorming.

Het probleem van onwaarschijnlijke prognoses speelt niet alleen bij de RLR. Het speelt bijvoorbeeld ook bij de A9 Gaasperdammerweg, aldus een artikel in *Trouw* van 13 augustus

2012. In 2005 maakten 72.000 voertuigen dagelijks gebruik van deze weg. Volgens de prognose zouden dat er in 2030 168.000 moeten worden. Op die prognose is de verbreding van deze weg gebaseerd, maar die staat nu door de feitelijke ontwikkeling ter discussie. In plaats van een toename van het verkeer is de verkeersdruk nml. afgenomen tot 57.000 nu, volgens tellingen van RWS! Het Centraal Planbureau bepleit daarom voor onderzoek naar de voor- en nadelen van uitstel van de verbreding van deze weg tot 10 rijstroken in 2020.

WLO scenario's

In 2006 werd door het CPB, MNP en RPB een scenariostudie voor 2040 uitgebracht, waarin 4 scenario's betreffende demografie, economie en mobiliteit worden onderscheiden. De zogenaamde Welvaart en Leefomgevings-scenario's (WLO-scenario's). Deze scenario's kunnen als basis voor beleidsbeslissingen worden gebruikt. Het scenario met de hoogste groeiverwachtingen wat betreft demografie, economie en mobiliteit is het scenario Global Economie (GE). Het scenario met de laagste groeiverwachting is het scenario Regional Communities (RC).

In nov. 2010 is door het Planbureau voor de Leefomgeving een studie uitgebracht over de 'Bestendigheid van de WLO-scenario's'. Hoewel deze studie constateert dat op dat moment de bandbreedte van deze scenario's voor beleidsbeslissingen nog volledig bruikbaar was, bevat deze studie voldoende elementen om te constateren dat het kiezen van het scenario GE voor de mobiliteitsontwikkeling een onverantwoorde is.

Feitelijke ontwikkeling op niveau laagste scenario

Uit de studie naar de bestendigheid van de scenario's kan worden afgeleid dat tot 2008 de ontwikkeling van het verkeer op het hoofdwegennet de lijn van het laagste scenario volgde met een tendens daar onder te schieten. Wat betreft bevolkingsontwikkeling geeft het rapport aan dat de verwachting van het CBS is dat dit ergens in het midden van de scenario's uit zal komen. Voorts geeft het rapport aan dat tot 2010 de economie (de ontwikkeling van het bruto binnenlands product) globaal de lijn van het laagste scenario volgt. Volgens het GE scenario echter zal het bbp tussen 2000 en 2040 toenemen met 280%. Volgens het RC scenario met 130%. Een aanzienlijk verschil. Nu we na de bankencrisis geconfronteerd worden met een tweede periode van recessie ten gevolge van de Eurocrisis moet gevreesd worden dat zelfs het laagste scenario nog te optimistisch is. Desondanks wordt nog steeds aan de prognoses op basis van het hoogste scenario vastgehouden.

Wat betreft de ontwikkelingen van de brandstofprijzen wordt, rekening houdend met het Uitgangspuntendocument van het ministerie van I&M, in alle prognoses uitgegaan van een prijs van ruwe olie van 70 dollar per vat. Ook dit kan gezien de feitelijke ontwikkeling niet worden volgehouden. De prijs fluctueert al langere tijd boven de 100 dollar per vat. De verwachting is dat de prijs van brandstoffen verder zal toenemen. Zeker als je daarbij ook betrekt dat de Euro ten opzichte van de dollar inmiddels zwakker is geworden. Kortom het rapport bevat tal van redenen waarom het kiezen voor het scenario GE als basis voor de verkeersberekeningen onverantwoord is. Steeds meer verkeerskundigen zijn ook die mening toegedaan. Dat bleek bijvoorbeeld tijdens de discussie over mogelijke verhoging van de snelheid op de A2 tot 130 km. Daarin gaven verkeerskundige bureaus aan dat een jaarlijkse groei van 3% niet meer realistisch is en hooguit een groei van 1% mag worden verwacht.

Conclusie

Door voor de besluitvorming over de RLR toch te kiezen voor een prognose volgens het GE-scenario is willens en wetens gekozen voor een aanzienlijke overschatting van de mobiliteitsontwikkeling en daardoor is gekozen voor een niet realistische basis voor het MER en de MKBA. Daardoor moeten deze beide als ongeschikt voor beleidsbeoordeling worden gekwalificeerd. Op basis van meer realistische prognoses zullen een herzien MER en MKBA moeten worden opgesteld, voordat tot verantwoorde besluitvorming kan worden gekomen.

Ir. Jaap van Meijgaarden
Leiden, 13 augustus 2012

Bijlage 2.

Op basis van kentekenonderzoek zou het Leidse wegennet nu 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.

Opcodes 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 sluipverkeer 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 zuidwest 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, wat 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