

Postbus 159
2300 AD LEIDEN
twitter: @lmraad

Aan: De leden van de commissies Leefbaarheid
en Bereikbaarheid en Ruimte en Regio
van de gemeenteraad van Leiden

Betreft: Aanvullend advies inzake de voorgenomen aanleg van de Rijnlandroute

Leiden, 28 mei 2012

Geachte leden van de commissies,

Op 23 april brachten wij een voorlopig advies uit aan het college van B&W over de Rijnlandroute op basis van de ons toen bekende gegevens. Een afschrift hiervan deden wij u toekomen. Op 24 mei ontvingen wij daarop de reactie van B&W, kenmerk DIV-2012-6743, gedateerd 22 mei. In die reactie laten B&W ons weten: "Aangezien het onmogelijk is om een definitief advies voor de collegebehandeling te maken, bieden wij aan dat u uw advies rechtstreeks bij de commissie Leefbaarheid en Bereikbaarheid, die de Rijnlandroute op 29 mei meningsvormend behandelt, indient".

Daaraan willen wij uiteraard voldoen, maar wij tekenen daarbij aan dat ons advies het karakter heeft van een aanvullend advies en niet van een definitief advies. Er zijn voor de Rijnlandroute zeer veel rapporten geproduceerd met nog eens tientallen deelrapporten en bijlagen, welke in veel gevallen pas zeer onlangs beschikbaar zijn gekomen. Helaas beschikken wij nog niet over alle rapporten. Van een officiële ter visielegging is nog geen sprake, zodat wij ook langs die weg niet alle rapporten hebben kunnen bestuderen. Daarbij komt het korte tijdsbestek om een advies uit te brengen. Bij de rapporten die wij desondanks wel hebben kunnen bestuderen, hebben wij vervolgens nog diverse vragen. Met name stellen wij vragen bij de verkeersprognoses (zie bijlage). Mogelijk spelen te hoge groeiverwachtingen omtrent ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer, maatschappelijke ontwikkelingen alsmede te lage aannames voor de brandstofprijzen in 2020 en 2030 in het Landelijk Model en daarvan afgeleide modellen hierbij een rol. Hoewel bij het vaststellen van de prognoses daarmee nog geen rekening kon worden gehouden, verwachten wij dat ook het fiscaal belasten van de vergoeding woon-werkverkeer op termijn zal leiden tot minder verkeer dan wel een minder snel toenemende verkeersintensiteit. Dat zou van belang kunnen zijn voor de beoordeling van de toekomstbestendigheid van de alternatieven. Omdat de milieueffecten onder meer een gevolg zijn van de verkeersprognoses, stellen wij ook vragen bij de juistheid van de MER en de MKBA.

Wij constateren dat het college de verkeersprognoses onderschrijft. Omdat het college geen vergelijking van die prognoses heeft gemaakt met de verkeersstellingen uit 2010 komt het college ten onrechte tot de conclusie dat de verkeersdruk in Leiden en de bereikbaarheid door Zoeken naar Balans zou verbeteren. Aan de hand van de objectieve cijfers in onze bijlage kan worden gesteld dat het tegendeel het geval is.

.Aan de hand van een vergelijking van de verkeersprognoses met gemeentelijke verkeersstellingen in 2010 komen wij tot de conclusie dat 'Zoeken naar Balans' niet voor ontlasting van het verkeer op de Plesmanlaan, Haagsche Schouwweg, Dr. Lelylaan en Churchilllaan zorgt, terwijl de variant 'Churchillavenue' dat nadrukkelijk wel doet. De bereikbaarheid zal daardoor naar onze mening niet verbeteren en dit gegeven zou, gelet op de milieugevolgen daarvan, een zwaarder oordeel bij het uitspreken van een voorkeur verdienen. Naast de milieuvoordelen die bij onze afweging in het voorlopig advies leidden tot een sterke voorkeur voor de "Churchillavenue" variant, versterkt dit argument ons eerdere voorlopige advies om niet voor Zoeken naar Balans te kiezen.

Omdat de aansluiting op de A44 van en naar Den Haag bij de Haagsche Schouw komt te vervallen, moet het verkeer vanuit de Stevenshof en de Hoge Mors bij 'Zoeken naar Balans' gebruik maken van de nu al zwaar belaste route Haagsche Schouwweg – Plesmanlaan vv. Hierdoor zal de filedruk op de aansluitingen van de Haagsche Schouwweg - Dr. Lelylaan en de Haagsche Schouwweg - Plesmanlaan aanzienlijk toenemen. In welke mate is uit de rapporten niet af te leiden. Dit vinden wij een ernstige tekortkoming. Naar onze mening dient dat nader te worden onderzocht. Het oplossen van deze knelpunten is namelijk geen onderdeel van de scope van het project 'Zoeken naar Balans', waardoor de oplossing daarvan voor rekening van de gemeente Leiden zal komen. Die extra kosten dienen naar onze mening aan de kosten van 'Zoeken naar Balans' te worden toegevoegd. Daarmee zou ook de financiële afweging van de twee alternatieven tot een andere conclusie moeten leiden.

Wij komen, gelet op het voorgaande, tot de conclusie dat Leiden er verkeerskundig en dus uit milieuoogpunt bezien in het geheel niet op vooruit gaat. Als gevolg daarvan moet worden geconstateerd dat geen enkele direct bij de aanleg van Zoeken naar Balans betrokken gemeenten voordeel heeft van de keuze van Gedeputeerde Staten!

Wij vragen ons af waarom het College bij de beoordeling niet eigen gewichten heeft toegekend aan de waardering van de zes criteria. Zo had naar onze mening het feit dat er op geen enkele wijze sprake is van vermindering van het verkeer door Leiden tot gevolg moeten hebben dat een veel zwaarder gewicht werd toegekend aan het aspect milieueffecten. Zeker ook gezien het feit dat de MER het alternatief Churchillavenue nadrukkelijk aanwijst als Meest Milieuvriendelijk Alternatief.

Naast milieueffecten had ons inziens ook het gezichtspunt ruimtelijke kwaliteit een zwaarder gewicht van het College dienen te krijgen, gelet op de aantasting van de polders ten zuiden van de Stevenshof, de aantasting van de ecologische hoofdstructuur, de aantasting van het Landgoed Berbice, de sportvelden, de afbraak van 70 woningen en bedrijven en niet in het minst de aantasting van de Oostvlietpolder. Dit in schril contrast tot de Churchillavenue die vooral scoort op de verbetering van de stedenbouwkundige structuur rond de Churchilllaan,

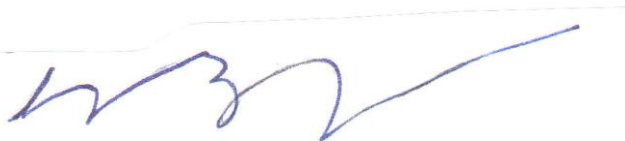
de verbetering van de overschrijdbaarheid daarvan en de aanzienlijke verbetering van de leefbaarheid.

Aanvullend advies

1. Wij adviseren u de keuze voor Zoeken naar Balans niet te ondersteunen. Deze keuze is niet verantwoord en niet in het belang van Leiden
2. Wij adviseren u een nader onderzoek te bepleiten bij de provincie naar de juistheid van de verkeersprognoses door een onafhankelijk deskundige en zo de provincie daartoe niet bereid is daar zelf als Gemeente Leiden opdracht toe te geven.
3. Wij adviseren u te onderzoeken wat de verkeerskundige consequenties van 'Zoeken naar Balans' zullen zijn van het afsluiten van de aansluiting op de A44 bij de Haagsche Schouw van en naar Den Haag voor de verdere belasting van de kruispunten Dr. Lelylaan – Haagsche Schouwweg en Haagsche Schouwweg – Plesmanlaan en de belasting van de Plesmanlaan zelf en daarvan afgeleid wat dit betekent voor de extra belasting van de omgeving met geluid en luchtverontreiniging Deze kruispunten leveren nu al vrijwel dagelijks filevorming op. Wij adviseren u daarom te onderzoeken welke kosten gemoeid zullen zijn met het oplossen van deze knelpunten en die kosten bij de financiële vergelijking van de alternatieven te betrekken.

Tenslotte verzoeken wij u ons advies ook ter kennis te brengen van de overige leden van de gemeenteraad. Een afschift van ons advies hebben wij aan het college van B&W gezonden.

Hoogachtend,



W.J. K. Brugman
plv. voorzitter LMR

Bijlage bij het aanvullend advies van 28 mei 2012 van de Leidse Milieuraad inzake de
voorgenomen aanleg van de Rijnlandroute

Verkeersprognose en verkeerseffecten

Het voor de prognoses gebruikte model is, voor zover wij hebben kunnen achterhalen, gebaseerd op het RVMK model 2008. De daarin gebruikte **parameters** dateren zeer waarschijnlijk van voor de financiële crisis en geven daardoor een aanzienlijk te hoge verwachting van de groei van het verkeer. Ook moeten vraagtekens worden geplaatst bij de ingevoerde sociaaleconomische gegevens. Zo is het aantal woningen, dat in 2020 op de locatie Valkenburg gerealiseerd wordt geacht, teruggebracht naar 2.000 en het aantal ha. bedrijfsterrein naar 10, maar ook die getallen zijn gelet op de recessie en de voor realisatie van een bouwlocatie benodigde procedure- en aanlegtijd naar onze mening niet reëel.

In onderstaande overzichten geven wij de gemeten verkeersintensiteiten (bron gemeente Leiden) en de geprognoseerde verkeersintensiteiten op de Churchillaan met en zonder Zoeken naar Balans (ZnB) en Churchillavenue (CA) (bron tweede fase MER RijnlandRoute versie 2.0) weer.

Onder Churchillaan Noord wordt verstaan het gedeelte van de Churchillaan tussen Telderskade en Brandt Buyskade. Onder Churchillaan Zuid wordt verstaan het gedeelte van de Churchillaan tussen Voorschoterweg en Kennedylaan.

Tabel 1: Verkeersontwikkeling op Churchillaan Noord.

	1990	2000	2010	ZnB 2020	CA 2020
Churchillaan Noord, maaiveld	25.000	Ca. 28.000	28.986	34.600	13.600
Churchillaan Noord tunnel	0	0	0	0	77.500
ZnB	0	0	0	51.400	0
Totaal	25.000	Ca. 28.000	28.986	86.000	91.100

Volgens deze prognose zou tussen 2010 en 2020 in totaal een groei optreden van niet minder dan 296 à 314 %

Tabel 2: Verkeersontwikkeling op Churchillaan Zuid.

	1990	2000	2010	ZnB 2020	CA 2020
Churchillaan Zuid, maaiveld	17.000	19.241	20.916	24.600	10.100
Churchillaan Zuid tunnel	0	0	0	0	77.500
ZnB	0	0	0	51.400	0
Totaal	17.000	19.241	20.916	76.000	87.600

Volgens deze prognose zou tussen 2010 en 2020 in totaal een groei optreden van niet minder dan 363 à 419 %

Uit bovenstaand overzicht wordt duidelijk dat de verkeersgroei op de corridor Churchillaan zich met name voordeed in de periode 1990 – 2000 en minder in de periode 2000 – 2010. Dit ondanks het feit dat in 2010 de Willem de Zwijgerlaan geherstructureerd werd en ten opzichte van Leiden doorgaand verkeer daarom ongetwijfeld vaker voor de Churchillaan zal hebben gekozen. De groei tussen 1990 en 2010 fluctueert daarmee tussen de 15 en 25%. Dat door aanleg van ZnB of CA deze groei toe zou nemen tot max. meer dan 400 % is ongelofwaardig.

Het prognosemodel heeft voor beide wegvakken berekend wat de verkeersbelasting zou zijn bij ongewijzigd beleid (referentieniveau)

Tabel 3: Verkeersgroei volgens referentieniveau

	2010	2020	% groei
Churchillaan Noord, maaiveld	28.986	41.200	42%
Churchillaan Zuid, maaiveld	20.916	31.900	52%

Conclusie: Dat volgens de prognose het verkeer over de Churchillaan tussen nu en 2020 toe zal nemen met 42 tot 52 % is in het licht van de historische ontwikkeling en de recessie volstrekt niet geloofwaardig en daarmee zijn de gegevens waarop het MER, de MKBA en het conclusie over de toekomstvastheid evenmin geloofwaardig, omdat die op deze prognose zijn gebaseerd. De prognoses dienen te worden geactualiseerd op basis van meer accurate parameters.

Bovenstaande gegevens geven ons ook aanleiding nog enkele andere conclusies te trekken wat betreft de verkeerseffecten.

1. De tunnel van CA trekt meer verkeer naar zich toe dan ZnB en ontlast de Churchillaan op maaiveldniveau aanzienlijk. Dit laatste in tegenstelling tot ZnB die

volgens de prognose zowel op het noordelijk als het zuidelijk deel nog een verkeersgroei laat zien van ca. 11% en 12%. Daarmee zouden de verkeersproblemen, noch de milieuproblemen op de Churchillcorridor worden opgelost, maar worden vergroot! ZnB zou, als deze prognoses zouden kloppen, voor de oplossing van deze problemen dus geen soelaas bieden.

2. Omdat bij ZnB de aansluiting bij de Haagsche Schouw van en naar Den Haag wordt opgeheven moet het verkeer uit de Hoge Mors en de Stevenshof, dat van deze aansluiting gebruik maakt, omrijden naar de Plesmanlaan, waarmee de problemen op de kruispunten Haagsche Schouwweg-Dr. Lelylaan, Haagsche Schouwweg-Plesmanlaan, Plesmanlaan zelf en de knoop Leiden West worden vergroot en ten gevolge van dat omrijden ontstaat extra milieubelasting, naast vergroting van de filevorming op dit traject . Ook dit probleem doet zich bij CA niet voor.
3. In het rapport voor de Ringweg Oost is berekend dat CA gunstiger effecten heeft op het onderliggende wegenstelsel van Leiden.
4. In ons voorlopig advies hebben wij vraagtekens gezet bij de noodzaak van een volledige verbinding tussen A44 en A4. Het MER sterkt ons in die opvatting.