



*Leidse Milieuraad
Postbus 159
2300 AD LEIDEN
telefoon 071-5165720
Leidsemilieuraad@gmail.com
twitter:@lmraad*

Leiden, 23 april 2012

Aan Het College van B en W
Stadhuis
Leiden

betreft: Voorlopig Advies inzake de Voorgenomen Aanleg van de Rijnlandroute
Haastige speed is zelden goed...

Geacht college,

De voorgenomen aanleg van de zogenoemde Rijnlandroute aan de zuidkant van Leiden is een van de omvangrijkste infrastructurele investeringen die in het begin van deze eeuw in/om onze stad plaats vinden. In geld gemeten gaat het om een investering van bijna 1 mld. euro. Zoals steeds bij uitbreidingen van de autoverkeersinfrastructuur gaat dit project gepaard met ingrijpende gevolgen voor de omgeving en de kwaliteit van het milieu ter plaatse. Het is dan ook vanzelfsprekend dat de wet vereist dat voorafgaande aan de besluitvorming hierover een uitgebreide milieueffectrapportage wordt opgesteld en dat de Commissie voor de milieueffectrapportage daarover een advies uitbrengt. De milieueffecten van de beide nog in beeld zijnde varianten zijn van groot belang voor de bewoners van de langs de tracés gelegen woonwijken van Leiden. Het is tegen deze achtergrond dat wij aanleiding zien om voorafgaand aan en ten behoeve van een standpuntbepaling van het Leidse gemeentebestuur in de voorliggende keuze een advies uit te brengen. Een **voorlopig** advies, omdat essentiële informatie, die van belang is voor een goede afweging, nog ontbreekt.

Ons advies richt zich in hoofdzaak op twee aspecten:

1. De wijze waarop de besluitvorming door het verantwoordelijk gezag – d.w.z. het provinciaal bestuur – wordt georganiseerd: de **procedurele aspecten**
2. De **milieueffecten** van de beide varianten: Zoeken naar Balans (ZnB) en de Churchillavenue (CA)

1. Procedurele aspecten

Volgens informatie van de projectleider van de provincie Zuid-Holland is het de bedoeling dat Gedeputeerde Staten op 15 mei een besluit nemen over het voorkeurstracé. Zoals reeds aangeduid zijn daarvoor nog twee tracés in beeld: Zoeken naar Balans (ZnB) en de Churchillavenue (CA).

Er zijn voor dit besluit drie rapportages van essentieel belang:

- Een nieuwe geactualiseerde verkeersprognose;
- Een milieueffectrapportage – die ondermeer rekening houdt met de kritische kanttekeningen die de commissie MER medio 2011 heeft geuit op eerdere rapportages;
- Een kostenraming, voorzien van een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).

Uit informatie van de provinciale projectleider maken wij op dat deze rapporten begin mei – dus vlak voor het te nemen GS besluit - beschikbaar komen.

Deze tijdsplanning wekt verwondering. Naar onze mening noopt een zorgvuldig afgewogen besluit, dat voldoet aan de daartoe te stellen eisen, immers tot een zekere **volgtijdelijkheid**. Aan de basis van zulk een volgtijdelijkheid staan de verkeersprognoses. In een bij dit advies gevoegde bijlage geven wij aan dat de tot nu gehanteerde prognoses sterk gedateerd zijn en op belangrijke onderdelen tegenstrijdigheden bevatten. De prognoses vormen de input voor het definitief wegontwerp (DO). De prognoses en het DO zijn normaal gesproken samen vervolgens de basis voor het opstellen van een Milieueffectrapport en de kostenraming. Pas als die twee opgeleverd zijn kan een verantwoorde maatschappelijke kosten-batenanalyse opgesteld worden.

Het parallel aan elkaar opleveren van deze rapporten - zo al mogelijk – betekent onzes inziens een fors risico ten aanzien van de consistentie van de informatie en daarmee eveneens ten aanzien van de besluitvorming.

Voorts komt het ons voor dat het kiezen van een voorkeurstracé en vooral het daarop baseren van een inpassingsplan – dat immers een besluit met rechtsgevolgen is in de zin van de wet milieubeheer - procedureel pas mogelijk is als de Commissie MER een advies over het MER heeft uitgebracht. Het tijdschema dat de provincie gepresenteerd heeft voorziet naar het lijkt niet in het hebben ontvangen van dit advies van de Commissie MER. Daarmee loopt de provincie grote procedurele risico's. Het kennen en mee laten wegen van dit advies is immers een wettelijk vereiste. De gemeenten die geraadpleegd moeten worden over het inpassingsplan, dienen ook over dat advies te kunnen beschikken om tot een afgewogen oordeel te kunnen komen. De vele comités, die of de ene dan wel de andere variant willen aanvechten, zullen dankbaar gebruik maken van deze procedurele onzorgvuldigheid. De kans dat procedures bij de bestuursrechter door bezwaarmakers zullen worden gewonnen is daardoor zeer reëel. Gevolg zal zijn aanzienlijke vertraging, waardoor het oplossen van de bestaande problemen en het terugdringen van de milieubelasting op de Churchillaan nog langer op zich zal laten wachten. Daarom vinden wij de haastige spoed van de provincie niet verantwoord. Het risico van vertraging als de provincie deze procedure doorzet achten wij niet in het belang van Leiden en mede daarom brengen wij dit voorlopig advies uit. Wij adviseren uw college een klemmend beroep op GS te doen om de besluitvorming aan te houden tot de Commissie MER heeft geadviseerd.

Conclusie: Indien de provincie een besluit neemt over een voorkeurstracé en daar de direct opvolgende procedure van het inpassingsplan op baseert, loopt de provincie een belangrijk procedureel risico wegens twijfels over het voldoende op elkaar afgestemd zijn van de achterliggende rapporten en vooral wegens het ontbreken van het advies van de Commissie MER. Hierdoor zal het aanpakken van de bestaande problemen nog langer op zich laten wachten en dat is in niemands belang.

2. Milieueffecten

Naast het bovenstaande willen wij u in deze fase al een aantal overwegingen meegeven die bij de bepaling van uw oordeel over de voorliggende keuze van belang kunnen zijn. Het is immers te verwachten dat u om dit oordeel wordt gevraagd in het kader van de besluitvorming van G.S.

Voor die overwegingen baseren wij ons op de rapporten die tot nu toe over de varianten voor de RLR zijn verschenen, evenals op de verkeerstudie van de gemeente Leiden voor de Ringweg Oost (RWO)

a. het verkeersbelang

Volgens het Milieueffectrapport (tweede fase) wordt de vraag 'Waarom is de RLR nodig' als volgt beantwoord: "De nieuwe weg is van groot belang voor de regio rondom Leiden en Katwijk. De problemen op de huidige oost-west verbinding – de provinciale weg N206 – zijn groot. De N206 kan het vele (vracht) verkeer niet aan. Op de knelpunten langs de N206, zoals het Leidse Lammenschansplein en de knoop Leiden-West staan dagelijks files en opstoppingen. Omwonenden hebben last van slechte luchtkwaliteit en geluidshinder".

Wij plaatsen bij het vorenstaande enkele kanttekeningen.

Niet ontkend kan worden dat zich op de knoop Leiden-West en het Lammenschansplein capaciteitsproblemen voordoen, die om een oplossing vragen. Als gevolg van de herinrichting van het Lammenschansplein is de situatie daar overigens nu al enigermate verbeterd. De problemen aan de westzijde van Leiden zijn complexer, vooral ook omdat door de verdere ontwikkeling van het Biosciencepark, de ontsluiting daarvan moet worden verbeterd. De verkeersdruk op de Churchilllaan is hoog en levert milieuoverlast op. Ook daar is verbetering noodzakelijk. Voor dit laatste zijn door onze raad overigens in het verleden al voorstellen gedaan om de doorstroming te stroomlijnen, waardoor de luchtkwaliteit zou verbeteren en de geluidshinder afnemen.

Bij de gesignaleerde verkeersproblemen en de voorgestelde oplossingen stellen wij een aantal vragen.

Allereerst is de vraag of de verkeersproblemen een gevolg zijn van het ten opzichte van Leiden doorgaande oost-westverkeer. Wij hebben daar twijfels over. Uit kentekenonderzoek van de gemeente Leiden is gebleken dat op de route Churchilllaan, maar een zeer klein deel van het verkeer doorgaand is ten opzichte van Leiden. Nml. ca. 10 à 15%. Dit op basis van door de gemeente in 2010 verschaftte gegevens¹. Ook indien het om 25% doorgaand verkeer zou gaan, zou het gelet op de belasting van de Churchilllaan om maximaal ca. 6.000 mvt per dag. Daarbij moet worden aangetekend dat in de huidige situatie een deel van het noord-zuidverkeer tijdens de spits niet voor de route A4 kiest vanwege de frequente filevorming ter hoogte van Hoogmade en Leiderdorp, maar voor de route via de A44 en vervolgens de Churchilllaan. Na het gereedkomen van de verbreding van de A4 bij Leiderdorp zal dit effect zeer

¹ In een recent overleg werd door medewerkers van de gemeente gesteld dat dit 25% zou moeten zijn, maar dit kon niet feitelijk worden onderbouwd

waarschijnlijk niet meer optreden. Van het oost-westverkeer zal voorts naar verwachting een toenemend deel de route via de Willem de Zwijgerlaan kiezen, nadat de reconstructie daarvan afgerond is. Ook al zou het oost-westverkeer via de route Churchilllaan tot 2020 met 50% toenemen tot 9.000 mvt., dan nog zou naar onze mening de aanleg van ZnB of de CA daaruit niet gemotiveerd kunnen worden. Zelfs de aanleg van een éénbaansweg met twee rijstroken zou al een ruime overdimensionering hiervoor betekenen.

Conclusie: Tegen deze achtergrond zou onzes inziens onderzocht dienen te worden of vooralsnog volstaan kan worden met de aanpak van de knoop Leiden-West en het Lammenschansplein en het treffen van doorstromingsmaatregelen op de Churchilllaan.

Anders gezegd wij betwijfelen of het deel van de Rijnlandroute waarover thans besluitvorming versneld plaats vindt wel zo urgent is als tot nu toe door zowel provincie als Rijk is bevestigd.

b. De effecten voor de omgeving

Omdat wij de ogen niet sluiten voor de mogelijkheid dat de in gang gezette besluitvorming wordt doorgezet besteden wij vervolgens aandacht aan de effecten van de beide tracés voor de omgeving. Voor de beoordeling van de varianten ZnB en de CA adviseren wij uw college vooral te letten op de verkeerseffecten, de gevolgen voor natuur en milieu, de planologische en sociaaleconomische gevolgen, naast uiteraard de kosten en de uitvoerbaarheid.

- De verkeerseffecten

In de bijlage gaan wij uitvoeriger in op de verkeerseffecten. Allereerst valt daarbij op dat, hoewel voor de prognoses van de RLR en de RWO hetzelfde model gebruikt is, de verkeersprognoses aanzienlijk uiteenlopen. Niet alleen de ramingen van het verkeer, dat op maai-veldniveau van de Churchilllaan gebruik zal blijven maken, verschillen aanzienlijk, ook de verwachtingen ten aanzien van de verkeersbelastingen op ZnB en de CA lopen aanzienlijk uiteen. Voorts wordt tot 2020 een groei verwacht die in het licht van de historische ontwikkeling als een ongeloofwaardige trendbreuk moet worden beschouwd. Tussen 1990 en 2010 nam de verkeersdruk op de Churchilllaan met slechts 15% toe. Dat de prognoses tot 2020 een groeiverwachting geven tussen de 200 en 300% is in dat licht volstrekt niet te verklaren en vraagt om gedegen analyse. Een dergelijke trendbreuk is gezien de crisis, de vergrijzing van de bevolking en afname van de werkzame bevolking onwaarschijnlijk. Ook bevatten de prognoses, in de ons bekende rapporten, geen gegevens over het modal split, de verdeling van het verkeer over de vervoerswijzen. Die gegevens zullen voor een zorgvuldige beoordeling boven tafel dienen te komen.

Uitgaande van deze prognoses voor de RLR en de RWO blijkt overigens wel dat het effect van CA aanzienlijk beter is dan dat van ZnB. CA zorgt voor een grotere ontlasting van de Churchilllaan zelf en het overige Leidse verkeer en trekt, omdat hij voor het oost-west verkeer korter en directer is, meer verkeer dan ZnB naar zich toe. ZnB leidt tot aanzienlijk omrijden en dus extra milieubelasting voor het verkeer uit de Mors, de Stevenshof en Valkenburg dat nu richting Den Haag gebruik maakt van de aansluiting bij de Haagsche Schouw. Die wordt in ZnB namelijk opgeheven. De problematiek van de knoop Leiden-west wordt daarvoor aanzienlijk vergroot.

Een gemis in de rapportages is dat wel aangegeven wordt dat rekening is gehouden met ontwikkelingen binnen het openbaar vervoer (bijv. de RGL), maar dat de consequenties voor de modal split van beide varianten niet in beeld zijn gebracht. Naar onze mening dient dit voor een verantwoorde beoordeling alsnog te gebeuren.

Omdat veel van het verkeer dat van de Churchillaan gebruik maakt lokaal gebonden is, zijn naar onze mening de verwachtingen voor het verkeer dat ondergronds zal gaan bij de keuze voor de CA te optimistisch. Temeer daar de aansluitingen, die in het ontwerp van de CA opgenomen zijn op de Haagweg en de Voorschoterweg, niet alleen gecompliceerd en daardoor duur zijn, maar gelet op de verkeersvraag ook niet erg logisch. Daarom pleiten wij ervoor te onderzoeken of in plaats van deze twee aansluitingen één centrale aansluiting in zowel oostelijke als westelijke richting op de Vijf Meilaan tot een veel beter resultaat zou leiden wat betreft ontlasting van het verkeer op maaiveldniveau en ontsluiting van de woningen, winkels en bedrijven in Zuidwest. In aanvulling hierop zou onderzocht dienen te worden of een halve aansluiting op de Voorschoterweg, van en naar de Europaweg, daarbij niet tot een verdere ontlasting van het Lammenschansplein zou kunnen leiden. Daarbij moet dan wel de kosteneffectiviteit worden beoordeeld. Een ander punt dat bekeken zou moeten worden is of de CA kan worden opgedeeld in enkele kortere tunneldelen, zoals thans ook voor de Ringweg Oost wordt voorgesteld. Dit zou tot een reductie van veiligheidsvoorzieningen en daarmee kosten kunnen leiden, zowel investeringskosten als beheerkosten.

Conclusie: Wij hebben twijfels of de problematiek van het doorgaande verkeer wel van zo'n grote omvang is, dat het verantwoord is een bedrag ca. bijna 1 miljard belastinggeld daarvoor beschikbaar te stellen. Zeker ook omdat nieuwe infrastructuur altijd weer nieuw verkeer aantrekt en daardoor per saldo leidt tot meer milieubelasting. Daarom zou o.i. moeten worden bekeken of volstaan kan worden met de aanpak van de problematiek van de knoop Leiden-West en het Lammenschansplein. Wat betreft de CA zou onderzocht dienen te worden of, zo die moet worden aangelegd, deze kan worden uitgevoerd met enkele korte tunneldelen en een volledige aansluiting op de Vijf Meilaan.

- **De effecten op natuur en milieu, planologische en sociaaleconomische aspecten**

Hoewel we nog niet over het MER 2^e fase beschikken, kan toch al wel een voorlopige inschatting over de milieueffecten worden gegeven. Immers, de milieueffecten hangen nauw samen met de verkeersomvang en de wijzigingen die zich daarin ten gevolge van de realisatie van de varianten gaan voordoen.

De uitvoering van ZnB leidt tot een aanzienlijk langere route dan de CA, nml. het parallelle stuk langs de A44, tussen de N206 en Maaldrift en het parallelle stuk langs de A4 tussen de noordrand van de Vlietlanden en de Europaweg. Tevens veroorzaakt ZnB een geheel nieuwe doorsnijding door de polders ten zuiden van de Stevenshof en door de Oostvlietpolder en door de bebouwde kom van Voorschoten, met als gevolg blijvende aantasting van natuurwaarden en landschap, extra grondgebruik en geluidhinder en luchtverontreiniging voor de aanliggende bebouwing. Bij de CA is sprake van dubbel grondgebruik en doordat een belangrijk deel van het verkeer door de tunnel gaat aanzienlijk minder problemen met geluidhinder en luchtverontreiniging, hoewel de tunnelmonden specifieke aandacht vragen. Bij ZnB zullen een nog niet geheel bekend aantal woningen (ca. 80) sneuvelen, wordt het Landgoed Berbi-

ce aangetast en worden zodanige stukken van een golfbaan, voetbalvelden en een honkbalveld afgesneden dat die mogelijk niet meer exploitabel zullen zijn en herplaatst moeten worden, zonder dat bekend is waarheen. Waar het rijksbeleid uitgaat van een voorkeur voor verbreding van bestaande infrastructuur boven aanleg van nieuwe, moet geconstateerd worden dat ZnB daarmee in strijd is.

Omdat volgens de provinciale prognoses de Churchilllaan vrijwel niet ontlast wordt, zou de milieuoverlast daar blijven bestaan, terwijl langs het tracé van ZnB langs de Stevenshof en door Voorschoten nieuwe overlast ontstaat, in de vorm van geluidhinder en luchtverontreiniging, die er nu niet is. Op dit punt scoort ZnB dus aanzienlijk slechter dan de CA. De aantasting van natuur- en landschapswaarden door ZnB is aanzienlijk, door die nieuwe doorsnijding en de aanleg van een geluidscherm/-wal.

De CA kent alleen de beperkte nieuwe milieuaantasting door de doortrekking naar de Europaweg. Ook ZnB bevat een verbinding van de Churchilllaan naar de Europaweg, maar in tegenstelling tot de CA, die dat met een tunnel onder de Vliet doet, met een brug daarover. Daardoor scoort ZnB zowel visueel als wat betreft geluidhinder slechter. Dit is vooral ook van belang voor de bewoners van de wijk Vlietpoort. De milieubelasting van Vlietpoort lijkt ons bij ZnB dan ook nog problematischer dan bij de CA

Bij beide varianten zal hinder voor de directe omgeving ontstaan tijdens de aanleg. Die zal bij de CA groter zijn dan bij ZnB, maar is van tijdelijke aard.

Omdat de CA beter scoort op ontlasting van het Leidse wegennet zullen de positieve milieueffecten daarvan, hoewel moeilijk te kwantificeren, op dit punt groter zijn dan bij ZnB. Aandacht voor mogelijke gevolgen van verstoring van grondwaterstromen is voor beide varianten overigens gewenst. Wij nemen aan dat het MER hierover informatie zal verschaffen.

Een Economisch effectonderzoek uitgevoerd door de Faculteit Bouwkunde, Afdeling Urbanisme van de TU Delft, onder supervisie van Prof. Vincent Nadin, heeft als resultaat opgeleverd dat de CA gunstiger scoort.

Op basis van deze grote verschillen, komen wij tot de voorlopige conclusie dat indien gekozen zou moeten worden tussen ZnB of de CA, de CA uit het oogpunt van effecten voor de omgeving nadrukkelijk de voorkeur verdient.

Conclusie: In vrijwel alle opzichten scoort ZnB slechter dan de CA wat betreft milieueffecten, aantasting van natuur en landschap en economie.

Kosten

Omdat we op dit moment niet over afgeronde informatie over kosten en uitvoerbaarheid beschikken, kunnen wij daar op dit moment maar een beperkt oordeel over geven. Naar verwachting zullen de investeringskosten van de CA hoger uitvallen. De aanvaardbaarheid daarvan moeten worden beoordeeld tegen de achtergrond van de nadrukkelijke voordelen van de CA ten opzichte van ZnB, zoals hiervoor aangegeven.

Voorts merken wij nog het volgende op. Het komt frequent voor dat voor de beoordeling van de kosten van projecten alleen gekeken wordt naar de investeringskosten en niet naar de investeringskosten én de beheerkosten. Naar verwachting zullen die kosten niet zondermeer van gelijk niveau zijn. Immers de route van ZnB is ca. 50% langer dan die van de CA en ZnB bevat zowel een tunnel onder als een brug over de Vliet, terwijl de CA slechts een tunnel daaronder bevat. Waarschijnlijk zullen daartegenover de kosten van tunnelonderhoud bij CA hoger zijn, maar of de beheerkosten daarvan in totaal hoger zullen zijn is nog geen uitgemakte zaak. Dit vraagt nader onderzoek.

- Voorlopig advies

Op basis van het voorgaande komen wij tot het volgende voorlopige aanbevelingen:

1. Adviseer GS dringend om niet op korte termijn een besluit te nemen over een voorkeurstracé en een voorontwerp inpassingsplan, maar pas nadat het advies van de Commissie MER is ontvangen, en alle betrokkenen het MER en de MKBA hebben kunnen beoordelen.
2. Beoordeel de nieuwe verkeersprognose kritisch, gelet op de vraagtekens die bij de nu bekende verkeersprognoses kunnen worden geplaatst,
3. Breng de gevolgen voor het modal split in beeld.
4. Kies vooralsnog voor alleen het oplossen van de knelpunten bij de knoop Leiden-West en het Lammenschansplein, gelet op de beperkte omvang van het doorgaande verkeer.
5. Kies, indien moet worden gekozen tussen ZnB en CA, voor de CA. Immers:
 - De CA levert de beste bijdrage aan ontlasting van het Leidse wegennet, in het bijzonder de Churchilllaan zelf, maar ook elders.
 - De milieueffecten zijn aanzienlijk gunstiger.
 - De CA levert geen nieuwe ongewenste doorsnijding op van de polders ten zuiden van de Stevenshof, door Voorschoten en door de Oostvlietpolder, anders dan het stukje tussen de Churchilllaan en de Europaweg, maar dit laatste is ook bij ZnB het geval.
 - De CA is zowel wat betreft aantasting van natuurwaarden als landschap niet of nauwelijks bezwaarlijk. ZnB leidt tot niet herstelbare schade aan een vanuit natuur- en landschapsoogpunt uiterst waardevol gebied.
 - Bij de CA is sprake van dubbel grondgebruik en vrijwel geen ruimtebeslag.

- De CA levert betere economische voordelen op dan ZnB volgens het rapport van de TU Delft.
 - De CA wordt qua robuustheid beter beoordeeld dan ZnB.
 - Voor de functies die door ZnB komen te vervallen zal compensatie moeten worden geboden en herplaatsing nodig zijn. De provincie heeft daarvoor nog geen oplossing. De CA kent dit probleem vrijwel niet.
6. Onderzoek of de CA uitgevoerd zou kunnen worden met een volledige aansluiting op de Vijf Meilaan, in plaats van de aansluitingen op de Haagweg en de Voorschoterweg. Eventueel aangevuld met een halve aansluiting op de Voorschoterweg van en naar de Europaweg. Bekijk of de tunnel van de CA kan worden opgedeeld in kortere stukken, zoals ook voor de Ringweg oost wordt bepleit.
 7. Kijk bij de vergelijking van de kosten niet alleen naar de investeringskosten, maar ook naar de beheerkosten gedurende 30 jaar.

Wij hopen met het vorenstaande een bijdrage te leveren aan de standpuntbepaling van uw college in deze voor onze stad zo gewichtige kwestie.

Met vriendelijke groet,



Leendert Jonker
Voorzitter LMR

Bijlage bij voorlopig advies Leidse MilieuRaad inzake de Rijnlandroute

Verkeerseffecten

Voor de verkeerseffecten baseren wij ons op het Achtergrondrapport Verkeer m.e.r. tweede fase RLR van Goudappel Coffeng (maart 2011) en de door hetzelfde bureau uitgevoerde verkeersberekeningen voor de Ringweg Oost (RWO) (juni 2011). Het eerste rapport heeft als basisjaar 2005 en als prognosejaar 2020. Het rapport voor de RWO heeft als basisjaar 2008 en als prognosejaar eveneens 2020. Beide rapporten gaan daardoor uit van aannames wat betreft verkeersgroei en sociaaleconomische ontwikkelingen van voor de crisis. Om die reden moeten de resultaten van deze prognoses, naar onze mening scherp tegen het licht worden gehouden. Het rapport voor de RLR gaat er bijvoorbeeld vanuit dat de RGL door de binnenstad van Leiden in 2020 gerealiseerd zal zijn en dat het vliegveld Valkenburg 5.000 nieuwe woningen en 20 ha. bedrijfsterrein bevat!

De RGL, zal niet door de Leidse binnenstad gaan en de verwachtingen voor Valkenburg en andere bouwlocaties zullen aanzienlijk worden teruggeschoefd. Als gevolg van de crisis, ontwikkelingen op de arbeidsmarkt, nieuwe vormen van werken ten gevolge van technologische ontwikkelingen en vervoersmanagement is het aannemelijk dat de groeiverwachtingen, vooral wat betreft spitsverkeer aanzienlijk naar beneden zullen moeten worden bijgesteld. Die neergaande tendens blijkt bijvoorbeeld al uit vergelijking van beide prognoses. Die leveren bijvoorbeeld ten aanzien van de verwachte belasting van de CA (tunnel) aanzienlijke verschillen op nml. 67.500 mvt. volgens de prognose 2005 en 49.400 mvt. volgens de prognose 2008!.

De prognose op basis van 2005 berekent het aantal motorvoertuigen (mvt.) op maaiveldniveau van de Churchilllaan op 4.700. De prognose op basis van 2008 komt uit op 12.700!

Het eerste prognose verwacht dat de belasting op ZnB door Voorschoten in vergelijking tot die van de tunnel van de CA ongeveer 40% lager is, terwijl de tweede prognose op ongeveer 20% uitkomt. Aanzienlijke niet te verklaren verschillen. Een kritische beoordeling van de verkeersprognoses is daarom geboden.

Recente gegevens wat betreft filevorming op de rijkswegen wijzen in de richting van een afnemende, zo niet negatieve groei van het verkeer. De groeiverwachtingen, aannames wat betreft brandstofkosten e.d. zullen daarvoor naast de sociaal-economische input opnieuw moeten worden bekeken.

In geen van beide rapporten wordt in beeld gebracht welke de gevolgen zijn voor het modal split, de verdeling van het verkeer over auto, openbaar vervoer en fiets. Die informatie zal nog geleverd dienen te worden, wil een verantwoorde beoordeling mogelijk zijn.

De verkeersberekeningen geven in 2020 voor de combinatie ZnB – Churchilllaan en de CA – Churchilllaan een toename aan van 100% en zelfs aanzienlijk meer. Naar onze mening is dat niet aannemelijk. Bij ZnB wordt in de prognose voor de RLR verwacht dat 37.000 mvt. gebruik zullen maken van het tracé door Voorschoten en dat de Churchilllaan in die variant belast blijft met 22.400 mvt per dag. Samen dus bijna 60.000 mvt. per dag. Naar onze mening maken deze cijfers ook duidelijk dat een groei tot bijna 60.000 mvt. in 2020 op basis van de historische gegevens en de te verwachten beperkte verkeersgroei **niet te verklaren** valt. Ook maakt het duidelijk dat de verkeersdruk op de Churchilllaan bij realisatie van ZnB niet vermindert, maar zelfs iets groter wordt, als die prognose zou kloppen!

Het aantal mvt. dat in 1990 over de Churchilllaan, gedeelte Voorschoterweg-Kennedylaan, reed bedroeg 17.000, in 2010 was dat toegenomen tot 20.916. Verwachten dat ondanks de aanleg van ZnB de belasting van dit deel van de Churchilllaan zal toenemen tot 22.400 stelt ernstige vraagtekens bij het nut van ZnB.

Wat betreft de verkeersbelasting van de combinatie de CA – Churchillaan (maaiveld) wordt in het prognoserapport RLR verwacht dat in 2020 67.500 mvt. gebruik zullen maken van de tunnel en 4.700 mvt. van de Churchillaan op maaiveldniveau. Bij elkaar dus 72.200 mvt. In vergelijking met de 20.000 tot 29.000 mvt die in 2010 zijn geteld zou dit dus **meer dan een verdubbeling en voor sommige delen meer dan een verdriedubbeling** betekenen.

Ook merken wij op dat gegeven het feit dat het huidige verkeer dat op de Churchillaan rijdt grotendeels herkomst en/of bestemming in Leiden heeft het onzes inziens niet te verwachten is dat slechts 4.700 mvt. op maaiveld niveau zullen rijden. Zeker niet gegeven het feit dat de CA bij de Haagweg slechts een halve aansluiting heeft en een volledige aansluiting op de Voorschoterweg, maar geen op de Vijf Meilaan.

Het onderzoek voor de RWO prognosticeert voor de CA een aanzienlijk grotere verkeersdruk op maaiveldniveau, nml. 12.700. Ook dit dient nader te worden onderzocht. Het aantal motorvoertuigen dat op maaiveldniveau zal blijven zal naar onze verwachting aanzienlijk zijn, vanwege het vooral lokaal gebonden verkeer dat gebruik maakt van deze route. Daarmee zal het gunstige milieueffect van CA naar onze verwachting mogelijk minder zijn, dan uit beide prognoses zou kunnen worden afgeleid.

Gezien het belang van een zo groot mogelijke verbetering van de milieubelasting ten gevolgen van het verkeer op de CA adviseren wij te onderzoeken of er in plaats van aansluitingen op de Haagweg en de Voorschoterweg een volledige aansluiting op de 5 Meilaan kan worden gerealiseerd. Dat zou ook als voordeel hebben dat er geen weefvakken zijn in de tunnel en dat de verdere vormgeving aanzienlijk eenvoudiger is. Naar onze verwachting zal een dergelijke variant meer verkeer op maaiveldniveau afhalen dan in het vigerende ontwerp van de CA. Tevens zorgt het voor een betere ontsluiting van de detailhandel van de Luifelbaan en het bedrijfsterrein aan de Rooseveltstraat.

Wij hebben aan de hand van de prognoses bekeken of de voorspelde sterke toename van verkeer verklaard zou kunnen worden uit verschuivingen in het regionale verkeer. Dat blijkt niet geheel het geval. Conclusie moet daardoor zijn dat de sterke groei die verwacht wordt het gevolg is van de invoergegevens en aannames die voor de prognoses zijn bepaald.

In het onderzoek naar de RWO is gekeken welke **effecten** beide varianten hebben op het verkeer van het Leidse wegennet. Hieruit komt naar voren dat CA daarop beter scoort. Het onderzoek vermeldt wat betreft de CA: "De doorgaande route Lammenschansweg-Hooigracht-Langegracht wordt sterk ontlast door de nieuwe verbinding. Verder daalt het aantal motorvoertuigpassages op de Hoge Rijn-dijk." en "Op het Lammenschansplein zien we een zeer sterke afname van de verkeersstromen als gevolg van realisatie van de CA". Ook bij ZnB worden dit soort effecten bereikt, wel wordt geconcludeerd dat deze daling bij ZnB in het algemeen iets lager ligt.

Bij realisatie van ZnB worden de **oprit naar en de afrit van de A44** bij de Haagsche Schouw **opgeheven**. Gevolg hiervan is dat het verkeer vanuit de Mors, de Stevenshof en Valkenburg naar Den Haag via de toch al zwaar belaste knoop Leiden-West zal moeten worden afgewikkeld. Dat betekent voor de Mors en Stevenshof niet alleen een 2,5 km langere route en daarmee samenhangende extra milieubelasting, maar ook verzwaring van de druk op de knoop zelf.

Minister Schultz van Haegen heeft aangegeven sterk te hechten aan de **robuustheid** van de te kiezen variant. Daarover kan het volgende worden opgemerkt. 'De aanleg van de RLR maakt het regionale hoofdwegennet minder robuust. CA is robuuster dan ZnB'. Dit zijn de conclusies van het onderzoek dat het Initiatief Burgernotitie RijnlandRoute heeft uitgevoerd naar de robuustheid van de Rijnlandroute. Aanleiding voor dit onderzoek is de robuustheidseis die het ministerie van Infrastructuur & Milieu heeft gesteld aan de Rijnlandroute. In 2011 oordeelde het ministerie van Infrastructuur & Milieu dat de Churchill Avenue niet robuust zou zijn vanwege de weefzone in de tunnel van de Churchill Avenue. Het onderzoek is gedaan met een quickscan, volgens een methode van het Kennisinstitu-

tuut voor Mobiliteitsbeleid, een onderdeel van het ministerie van Infrastructuur en milieu. Tot nu toe heeft de provincie niet op deze quick scan gereageerd.