

INSPREEKTEKST

Geachte Statenleden,

De uitkomst van het gesprek met de minister is in financieel opzicht geslaagd te noemen.

Diens bijdrage van 422 miljoen euro is een heel eind in de goede richting om tot een adequate oplossing te komen. De minister heeft echter zijn tracékeuze gebaseerd op het inderhaast opgestelde IBHR rapport. Een rapport dat onvoldoende onderbouwing levert voor het aanwijzen van een voorkeurstracé. Een rapport dat niet besproken is met de deskundige bewoners van de regio, daarmee niet voldoet aan de uitgangspunten van de commissie Elverding, en daarnaast nog een groot aantal andere tekortkomingen bevat.

Er is nu een voorkeurstracé benoemd dat ondanks de hoge kosten nog steeds niet de prestaties levert die de gemeenten en hun inwoners verwachten. De inpassing in de omgeving van het voorkeurstracé schiet tekort, waardoor de route nog steeds veel hinder en gezondheidsschade oplevert. Omdat het belang van goede ontsluiting van de stad Leiden niet voldoende is onderkend, is er een tracé gekozen dat geen directe aansluiting heeft op de stadsring van Leiden. Daardoor wordt het hoofdprobleem van de Rijnlandroute niet opgelost, namelijk de verkeersstagnatie op de Churchilllaan en daarmee de dagelijkse verkeerschaos in de spits op vrijwel alle doorgaande routes in Leiden en de regio.

Het rapport introduceert een afwijkende probleemanalyse voor de Rijnlandroute dan die tot nu toe gehanteerd is. Als start van die analyse is merkwaardig genoeg niet het hier en nu gekozen, maar het jaar 2020. Volgens het kaartje voorin het rapport zijn de voornaamste knelpunten in de regio dan opeens als bij toverslag verdwenen ! De dagelijkse stremmingen op de Churchilllaan, de Voorschoterweg en op de N44 bij Den Deijl, ze zijn er opeens niet meer. Maar waardoor dat komt wordt er niet bij gezegd.

Naast een vreemde voorstelling van zaken staan er ook een aantal goede constatering in, die overeenkomen met wat door mij al eerder naar voren is gebracht. Zo blijken de N11 West varianten flink duurder dan eerder werd beweerd. Ook wijst het rapport terecht op het belang om al direct maatregelen te nemen als dat kan en om dit gefaseerd te doen.

Volgen we die aanbevelingen op dan komen we dus terecht bij de enige variant die een totale oplossing waar kan maken en dat is het Churchill Avenue tracé. Een variant die om voor mij onopgehelderde redenen niet in het rapport is opgenomen. Voor degenen die kosten belangrijk vinden heb ik goed nieuws: Churchill Avenue is aanzienlijk goedkoper dan de 844 miljoen die N11 West moet kosten. Maar dat is niet het enige. Churchill Avenue is in zijn meest recente uitwerking aanzienlijk beter ingepast dan N11 West, doordat we praktisch de hele doorgaande regionale route ondergronds hebben gelegd. De milieuoverlast is daardoor aanzienlijk minder dan bij het N11 Westtracé en daarmee ook het aantal bezwaarprocedures.

Churchill Avenue heeft een veel groter oplossend vermogen voor de verkeersproblemen. Het voegt extra wegcapaciteit toe waar dat het hardst nodig is en is daarmee even robuust als N11 West. Het ontlast ook de Leidse stadsring en heeft meerdere aansluitingen hierop. Een rechtstreeks voordeel voor de Leidse binnenstad. Het vormt de kortste verbinding voor maar liefst vier (!) routes: de N206, de N11, de verbinding A4/ A44 en de Leidse stadsring.

Tevens vormt het een directe verbindingsmogelijkheid voor de nieuwe woonwijk bij Valkenburg naar de totale Leidse stad.

De hoofdroute heeft daarvoor aantakkingen met het stedelijk verkeer en met de snelwegen, waardoor de reistijdwinst voor alle verplaatsingen optimaal is. Hierdoor gaan **alle** groepen weggebruikers in de regio erop vooruit.

De eerste onderdelen van Churchill Avenue kunnen al op korte termijn worden aangelegd door de maatregelen uit Randstad Urgent programma uit te voeren. Dit zijn o.a. een verdubbeling van de Tjalmaweg en het ontsluiten van de Oostvlietpolder, waarbij een 'by-pass' wordt aangelegd om het verkeersknooppunt van het Lammeschansplein te ontlasten.

In ons ontwerp zijn dat geen tijdelijke maatregelen, maar meteen heel robuuste oplossingen.

En daar blijft het niet bij. Ook de knoop Leiden West wordt verbeterd en dat inclusief een verbeterde ontsluiting voor de kruising Haagse Schouwweg en een deel van de Lelylaan.

Daardoor worden in één klap beter ontsloten:

- het Bio-Science park;
- het bedrijventerrein Rijnfront;
- het evenemententerrein voor de Holiday Inn en
- de terreinen voor het Huis van de Sport.

Kortom de Leidse economie wordt in één klap vlotgetrokken en dat binnen slechts enkele jaren.

De bouwstroom van de aanleg gaat dan verder: ook de tunnel onder de Churchilllaan wordt aangelegd zodat het verkeer in Oost-West richting een ononderbroken verbinding krijgt.

De totale aanleg van de Rijnlandroute wordt door deze gefaseerde aanleg met vele jaren versneld en dat levert vele honderden miljoenen euro's economische winst op voor de regio.

De lage aanlegkosten realiseren we onder andere doordat we veel bouwelementen van het bestaande tracé herbenutten in een nieuwe verbeterde setting.

Hoe een en ander er qua verkeersontwerp komt uit te zien kan ik nog niet tonen. We hebben namelijk een afspraak met de projectorganisatie van de Rijnlandroute om dit materiaal pas te tonen bij het uitkomen van het eerste fase MER rapport in januari.

En ook dan kunnen we helaas nog niet alle vondsten laten zien. We zijn overeengekomen met de organisatie dat we pas alle vindingen compleet mogen verwerken in het tweede fase MER stadium. Anders zouden we teveel vernieuwingen doorvoeren t.o.v. de andere tracés. Omwille van de vergelijkbaarheid in dit stadium dus houden we enige verbeteringen achter de hand. Wellicht dat we ze in een vertrouwelijke sessie wel aan de statenleden mogen tonen.

Ik wil er nog op wijzen dat het realiseren van een duurzame weg onder Leiden door, ook een impuls zal geven doordat het vernieuwende stedelijke ontwikkeling bovengronds mogelijk maakt. Dat is een groot verschil met N11 West, dat alleen maar op verkeer betrekking heeft. Churchill Avenue biedt de mogelijkheid bovengronds vernieuwende stedenbouw toe te passen. Dit versterkt de internationale allure van de universiteitsstad Leiden. Zo kunnen er zowel aan de oost- als aan de westzijde campusachtige terreinen ontwikkeld worden die rechtstreeks vanuit de Churchill Avenue worden ontsloten. Voor het openbaar

vervoer kunnen enkele goed functionerende transferia worden bijgebouwd. Langs de route kunnen energieleverende gebouwen worden gerealiseerd. Stadswijken die de afgelopen decennia door de groei van het verkeer zijn gescheiden, worden weer met elkaar verbonden. Bestaande barrières worden opgeheven en de leefbaarheid langs de bestaande route wordt hersteld. Dit proces om nieuwe kwaliteiten aan de stad toe te voegen, kan in visuele ontwerpessies in interactie met inwoners en ook met U als statenleden tot stand komen. Er zijn veel vooraanstaande architecten in Nederland die hebben aangeboden ons graag hierin bij te staan. Het enige dat daarvoor gedaan hoeft te worden is dat de provincie opdracht geeft een verkenning naar deze mogelijkheden uit te voeren.

Ik kan hier niet uitputtend zijn over alle voordelen die Churchill Avenue biedt. Ik refereer bijvoorbeeld aan wat ik eerder liet zien over kansen voor nieuwe natuur- en recreatiegebieden die de gehele zuidflank van de Leidse regio beslaan en rechtstreeks toegankelijk zijn vanuit de stad. We hebben ecoducten en nieuwe fietspaden in de berekening meegenomen, alsmede nieuwe routes voor elektrisch vervoer. Ik denk dat het beeld van de geweldige voordelen van Churchill Avenue hiermee wel helder is.

Ik dank U voor Uw aandacht,

Willem van der Pol

24 november 2009, Leiden

Inspreektekst t.b.v. de cie MKE op 25 november 2009, te Den Haag