

Werkgroep Milieubeheer Leiden

p/a Witte singel 54, 2311 BL Leiden, tel. 071-5134259

Leiden, 31 augustus 2009.

Aan het College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Leiden, Postbus 9100, 2300 PC Leiden.

Betreft: commentaar op het Ontwerp Structuurvisie 2025

De Werkgroep heeft kennis genomen van het Ontwerp Structuurvisie 2025 van de gemeente Leiden. Naar aanleiding daarvan maken wij de volgende opmerkingen:

Algemeen

Het is verleidelijk om overal commentaar op te geven, maar we beperken ons tot de belangrijkste uitgangspunten en een aantal voorgestelde (infrastructurele) werken.

Het hele Ontwerp Structuurvisie ademt een geest uit die doet denken aan de plannen die in de jaren zestig ontwikkeld zijn. Inmiddels zitten we in de 21e eeuw en moeten we ons goed afvragen of allerlei in het verleden gemaakte veronderstellingen nu nog wel van toepassing zijn. Om een aantal aspecten te noemen;

- De groei van de bevolking in Holland Rijnland is nagenoeg tot staan gekomen.
- Net als bijna overal elders in Nederland is er sprake van een sterke vergrijzing van de bevolking.
- Eén en ander heeft ingrijpende consequenties voor de uiteindelijke omvang van de beroepsbevolking en het noodzakelijke aantal arbeidsplaatsen.
- Banken en verzekeringsmaatschappijen e.d. besparen flink op de kosten, d.w.z. ook en met name op het aantal arbeidsplaatsen en dat betekent dat de vooronderstelling gemaakt door Holland Rijnland over het noodzakelijk te realiseren aantal vierkante meters kantooroppervlak drastisch neerwaarts dient te worden bijgesteld.
- Een ander belangrijk punt is dat het volstrekt onjuist is om totaal geen rekening te houden met de effecten van de kilometerheffing.
- In een recessie worden er minder autokilometers gemaakt. Het is gebruikelijk om te veronderstellen dat een recessie een tijdelijk fenomeen is. In de verkeersmodellen die ten grondslag liggen aan de bepaling van de gewenste infrastructuur wordt uitgegaan van een groei van 1 à 2 % per jaar. Het is mogelijk, dat we nu een tijdelijk dip in de economische groei meemaken. Toch houdt het kabinet nu al rekening met ongekend forse bezuinigingen in het komende decennium en die hebben uiteraard ook betrekking op de bouw en het onderhoud van infrastructuur. En overigens is het toch echt onaannemelijk dat de groei die we de afgelopen halve eeuw hebben meegemaakt zich tot in lengte van jaren zal blijven voordoen.

Verkeer en vervoer

Voor wat de Rijnlandroute betreft verwijzen wij naar de brieven die de Stichting Behoud Stad, Natuur en Landschap u de afgelopen jaren heeft toegezonden. De aanleg van de Rijnlandroute is overbodig, een volstrekt ongewenste aantasting van de natuur en het landschap in Leiden en daar buiten, lost de problemen ten aanzien van de bereikbaarheid niet op (bedoeld wordt steeds de **AUTO**bereikbaarheid), vermindert de luchtverontreiniging en de overlast ten gevolge van geluid- en trillingshinder nauwelijks. Het valt niet te verwachten, dat deze weg binnen de planperiode gerealiseerd zal worden.

Het is absoluut onacceptabel de overlast die de bestaande route oplevert ondertussen maar te laten voortbestaan. Er zijn diverse voorstellen gedaan om locale oplossingen te vinden. Wij noemen in dit verband:

- De herprofilering van de knoop Leiden – west (het dubbele kruispunt Dr. Lelylaan, Haagse Schouwweg, Plesmanlaan.
- De aanleg van een fiets- voetgangerstunnel onder de Churchillaan in het verlengde van het nieuwe tweezijdige fietspad op de Vijf Meilaan.
- Het effectiever benutten van de Lammebrug (omdraaien van het aantal rijrichtingen stad in – stad uit) en in een later stadium reconstrueren van de Lammebrug opdat in beide richtingen met behoud van de fietspaden 2 x 2 rijstroken in gebruik genomen kunnen worden).
- Het verbreden van de Europaweg tot 2 x 2 rijstroken over de volledige lengte.
- In een later stadium zou de Churchillaan doorgetrokken kunnen worden middels een aquaduct onder de Vliet en aangesloten kunnen worden op de Europaweg

Overigens is de suggestieve voorstelling van zaken van de aansluiting van de Rijnlandroute op de A44 en de A4 middels rondjes uitermate misleidend. De aansluiting op de A44 zou de ecologische verbindingzone blokkeren. De aansluiting op de A4 middels een spaghetti van parallelwegen zou vele malen ingrijpender en een ruimtevetender zijn dan de rondjes doen vermoeden. Niet alleen de Oostvlietpolder zal er enorm door worden aangetast, dat is ook het geval met het polderpark Cronesteyn. Met de bewering op p. 57, dat de aansluiting van de Europaweg op de A4 wel zou kunnen vervallen, wordt geen rekening gehouden met het feit dat deze weg en het vervolg richting Zoetermeer van groot belang is voor Zoeterwoude en voor de verbinding tussen Leiden en Zoetermeer.

De door Leiden gewenste aansluiting op het locale wegennet zal vermoedelijk niet te combineren zijn met de Voorschotense eis van ondertunneling van het gedeelte dat door deze gemeente is gepland. En overigens is er weinig reden om de weg door Voorschoten wèl in een tunnel aan te leggen en niet hetzelfde te doen ter hoogte van de Stevenshof. Mocht er onverhoopt uiteindelijk besloten worden de Rijnlandroute aan te leggen, dan mag de gemeente Leiden best wat harder voor de belangen van zijn burgers opkomen. Een aansluiting via de Vink lijkt niet inpasbaar gezien alle gepleegde nieuwbouw langs en bijna op dit traject.

De door Leiden voorgestane ringenstructuur trekt alleen maar meer autoverkeer aan en zal het aandeel doorgaand verkeer op de N206 echt niet verminderen: dat is al zeer gering. De voorstellen voor de aanleg van de ringweg-oost is in dit verband ook al geen bijdrage aan het terugdringen van het autoverkeer ten behoeve van langzaam verkeer en openbaar vervoer.

Treinverbindingen, RijnGouwelijn

De verbinding Leiden – Utrecht blijft problematisch. Een halfuurdienst op een grotendeels enkelsporig traject is erg storingsgevoelig. Leiden moet met kracht de aanleg van een dubbelsporige

verbinding over het hele traject blijven bepleiten. Zo'n verbinding zou het ook mogelijk maken om op de drukke uren met een hogere frequentie te rijden.

De aanleg van de RijnGouwelijn zit met het besluit de lijn in Leiden over de Hooigracht te laten rijden in het slop. Na vele jaren discussie is er nog niet veel gebeurd, sterker nog, een voorzichtig begin in de vorm van een lightrailverbinding tussen Gouda en Alphen aan den Rijn wordt weer stopgezet.

Openbaar vervoer kan de reizigers niet precies voor de deur afzetten en is daarmee in het nadeel ten opzichte van de auto. Maar de route over de Hooigracht betekent extra loopafstand tot de belangrijkste bestemmingen in de binnenstad. Als de sneltram door de stad wordt aangelegd, dan dient deze door de Breestraat te gaan, rekening houdend met alle verkeerveiligheidsaspecten. In diverse buitenlandse steden heeft men daar voldoende goede ervaringen mee, dan moet dat in Nederland ook kunnen.

Universiteit

De gemeente Leiden lijkt mee te gaan in de groeiwensen van de universiteit. Dit terwijl daar recent draconische bezuinigingen hebben plaats gevonden. Het aandeel van de Leidse universiteit van de studenten die in Nederland studeren is behoorlijk gedaald hetgeen de prijs is voor het afstoten van hele vakgebieden zoals de kleine talen, een groot deel van de biologie, etc.

Maar er zou een groot "humanitiespark" moeten worden gesticht aan de Witte Singel. Als of er nu geen moderne gebouwen staan die voldoende ruimte bieden. Het nieuwe gebouw zou een open dynamisch karakter moeten hebben waar ontmoetingen tussen vakgenoten, maar ook met onderzoekers uit andere disciplines tot nieuwe vragen en ontdekkingen zouden moeten leiden. De huidige kleinschaligheid en versnippering zou belemmerend werken. Ooit werd na een hele lange discussie afgezien van de bouw van heuse wolkenkrabber aan de Witte singel die alle alfadisciplines zou huisvesten. Dat was in de tijd dat er nog geen e-mail was, dat er nog geen internet en er geen videovergaderingen, etc. waren. En nu, nu al die hightech faciliteiten bij iedereen op het bureau staan, zou alles in één gebouw moeten worden gehuisvest? Misschien zouden de medewerkers die dit soort voorstellen doen zich eens kunnen laten voorlichten over moderne onderwijs-, onderzoeks- en communicatiemethoden.

De verwachting van het Bioscience park zijn verschrikkelijk opgeklopt. Leiden is bepaald niet de enige plek waar biotechnologie wordt ontwikkeld en toegepast. Neem Groningen en Wageningen, die spreken een flink woordje mee. Door het gebruik van moderne communicatiemiddelen is de fysieke aanwezigheid van universitaire laboratoria veel minder dan vroeger belangrijk voor de vestiging van nieuwe biotechnologiebedrijven. Het woon- en leefklimaat van de hoogopgeleide medewerkers is minstens zo belangrijk. In dit verband is de bouw van Nieuw Valkenburg niet de potentieel meest succesvolle manier om die categorie aan te trekken. Deze vaak tijdelijke medewerkers hebben meer affiniteit met (het centrum van) Leiden.

Het is toch een beetje gênant dat er bij het aanprijzen van de kwaliteit van de universiteit nu nog steeds gesproken wordt over de Nobelprijswinnaars die in Leiden gewerkt hebben. Dat was ongeveer een eeuw geleden! Dan diskwalificeer je je toch als gemeente!

Oostvlietpolder

We betreuren de uitspraak van de Raad van State waardoor de Oostvlietpolder, de laatste Leidse polder, toch grotendeels in een bedrijventerrein kan worden omgevormd. Alsof er in Nederland niet

al genoeg bedrijventerreinen zijn. Dat geldt eens te meer daar de gemeente Leiden plannen heeft om “zware industrie, categorie IV” aan te trekken om de financiering rond te krijgen. Een hele slechte zaak uit overwegingen van behoud van natuur en landschap en niet bepaald een bijdrage aan de kenniseconomie. We betwijfelen sterk of er wel behoefte aan is bedrijven die in categorie IV vallen en of zij in deze uithoek willen investeren. We zullen de Vereniging Vrienden Oostvlietpolder steunen in haar verzet tegen de aantasting van deze polder.

Conclusie

De gemeente Leiden doet er verstandig aan met de beide benen op de grond te blijven staan, eerst echte problemen aan te pakken en veel van die grootschalige plannen veilig op te bergen. Immers nu veel geld uitgeven aan plannen die toch niet voltooid kunnen worden, of uiteindelijk niet rendabel gemaakt kunnen worden, gaat ten koste van de dingen waar het bij de mensen om gaat: een fijn en veilig woonmilieu, werkgelegenheid die past bij de opleiding van de inwoners, recreatiemogelijkheden in de buurt, etc.

Namens de Werkgroep Milieubeheer Leiden,

Evert Meelis, secretaris