



Aan: Wijkvereniging Leefbaar Zuidwest

19 oktober 2010, Leiden

Betreft: reactie op uw brief van 24-9-2010
Aan de Cie. Leefbaarheid en Bereikbaarheid
en wethouder R. Strijk gemeente Leiden

Geacht bestuur van de wijkvereniging,

In uw brief van 24 september aan de gemeente Leiden benoemt u bezwaren tegen de Churchill Avenue variant. Wij hebben, net als uw wijkvereniging, in een vroeg stadium aangegeven om factoren als maakbaarheid en fasering serieus mee te nemen. Daarop hebben wij ook de daad bij het woord gevoegd, door bij de provincie te bepleiten om deze facetten – voor zover dat in dit vroege ontwerp stadium relevant is - in het eerste fase MER onderzoek te betrekken. Dit heeft geleid tot een gezamenlijke bespreking van de uitkomsten van dit onderzoek met de provincie en met een vertegenwoordiger van de gemeente en uw vereniging. Tijdens de presentatie voor de Cie. Leefbaarheid en Bereikbaarheid van 7 september 2010 hebben wij hieraan gerefereerd, en niet de indruk gewekt dat de wijkvereniging zonder meer achter ons initiatief staat.

In uw brief keert u zich tegen de Churchill Avenue als oplossing. Ons voorstel bestaat momenteel uit a) een complete oplossing bestaand uit een eindbeeld en b) een ontwerp van een tussenstadium gebaseerd op een gefaseerde aanpak. Laten wij voorop zetten dat wij de directe oplossing van a) prefereren, en iedere lobby daartoe steunen, maar dat ook wij gedwongen zijn, evenals de provincie dat is bij N11 West, uit kostenoverweging een tussenfasering voor te stellen.

Wij lezen in uw brief niet hoe u tegenover het eindbeeld staat, maar wij weten dat uw vertegenwoordiger de uitkomsten van het 1^e fase MER onderzoek over dit eindbeeld onderschrijft. Die laten zien dat de Churchill Avenue de grootste sprong in verbetering van de leefbaarheid in Leiden Zuid-West geeft die haalbaar is. Meer dan elke andere variant van de RijnlandRoute. Dit o.a. door de grootste reductie van bovengronds verkeer, het compleet wegnemen van geluidhinder en de sterkste verbetering van luchtkwaliteit. De toevoeging van een bovengrondse parkstructuur zorgt bovendien voor een vergroting van het groene areaal.

De grote afname aan bovengronds verkeer zorgt voor het opheffen van de barrièrewerking die het huidige verkeer oproept. Door de aanpassing van alle kruisingen tot rotondes verbetert de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid van de Churchilllaan.

Wij ontwikkelen de Churchill Avenue steeds verder, en nemen ook ideeën van derden daarin op als dit een verbetering of aanvulling geeft. Daarom nodigen wij ook uw wijk uit om creatief mee te denken voor oplossingen. Wij streven ernaar om van het ontwerp een gezamenlijk gedragen oplossing te maken, met maximaal draagvlak.

U refereert in uw brief aan initiatieven van Stevenshofbewoners. Op dit punt moet een misverstand worden weggenomen. Er zijn weliswaar enkele Stevenshofbewoners in ons team opgenomen, maar ons team bestaat al vanaf het vroege begin uit initiatiefnemers uit de hele Leidse regio. Wij beschikken ook over een groeiend supportteam dat bestaat uit inwoners uit heel Leiden, Voorschoten, Wassenaar en Zoeterwoude.

Negatieve gevolgen van de aanleg van N11 West hebben immers even ingrijpende, zo niet zwaardere, gevolgen voor bijvoorbeeld inwoners van Voorschoten, waar huizen gesloopt moeten worden. Het Churchill Avenue initiatief is in overeenstemming met de herkomst van de deelnemers een regionaal burgerinitiatief en wij hebben op sommige punten een mening die afwijkt van de Wijkvereniging Stevenshof. Zo gaan wij er bijvoorbeeld vanuit dat de RijnlandRoute noodzakelijk is.

In uw brief gaat u vooral in op de tijdelijke aspecten die te maken hebben met de aanbouw en maakbaarheid, zoals noodzakelijke verkeersomleidingen, bouwoverlast, etc. De antwoorden hierop treft u hieronder aan.

Maakbaarheid

- De tunnel nabij de Oude Rijn en de Haagweg zijn conform de gebruikelijk ontwerpnormen opgesteld. De inpassing is niet onmogelijk; de helling die benodigd is om onder de Oude Rijn door te gaan, is meegenomen in het wegontwerp. Het houdt in dat de afrit in de tunnelconstructie al apart ligt bij de Brandts Buyskade, om onder de Oude Rijn door te kunnen passeren met de doorgaande rijbaan.
- De fietstunnels bij de Haagweg kunnen conform de schetsen van het burgerinitiatief behouden blijven. De fietsroute blijft ook gehandhaafd, ook ten tijde van de bouw.
- De pechhavens voor het in geval van nood parkeren van auto's zijn integraal opgenomen in de voorstellen van de Churchill Avenue (ca. om de 1000 meter), en ook in de kostenraming. Op deze plaatsen is inderdaad een breder ruimtesbeslag nodig; maar het past binnen de contouren van de huidige bebouwing.

Bouwoverlast

- Uiteraard zal er door de aanleg van de Rijnlandroute sprake zijn van bouwoverlast. Dat kunnen wij helaas niet wegnemen, net zo min als dat bij de aanleg van een N11 West door Voorschoten niet kan. Maar de gevolgen kunnen wel zo beperkt mogelijk worden gehouden. Wij zien dat de gemeente Leiden er tegenwoordig in slaagt om overlast zo goed mogelijk te beperken. Als recent voorbeeld kan de aanleg van de Willem de Zwijgerlaan genoemd worden, waar een korte tunnel wordt aangelegd bij de Kooilaan. Een gunstige omstandigheid is dat bij de meeste flats de entree niet aan de kant van de Churchillaan ligt.

- Wat betreft de boom vooraan op de fotomontage. Wij vertellen altijd tijdens de presentatie dat deze overgedimensioneerd is. We zullen hier in het vervolg een wat slankere boom gaan afbeelden. Overigens kunnen met de beschikbare bewortelingsdiepte van 1,5 m grondslag ter plaatse bomen van ca. 8 meter hoogte groeien.

Verkeersafwikkeling tijdens de bouw

- Het omleiden van het verkeer via Voorschoten en de Stevenshof (via de Stevenshofdreef en de Leidseweg-noord) is door het burgerinitiatief ook eerder voorgesteld. Voor bepaalde verkeersrichtingen kan deze route een beperkte hoeveelheid verkeer extra afwikkelen tijdens de bouwperiode. Probleem is echter de zandondergrond en de fundatie van de huizen langs deze weg. Ondanks dat dit euvel beperkingen geeft voor het vrachtverkeer, zal serieus gekeken kunnen worden of het personenautoverkeer op deze route geïntensiveerd kan worden. Naar onze indruk is de gemeente Voorschoten bereid om daarover mee te werken, alsook met de openstelling van de busbrug in de Vijf Meilaan.
- Het winkelcentrum Vijf Meilaan/Luifelbaan blijft op dezelfde wijze bereikbaar zoals nu, alleen heeft de Churchilllaan één rijstrook per rijrichting. De kruising bij de Vijf Meilaan blijft behouden tijdens de bouw voor alle verkeersrichtingen en langzaam verkeer. Er zijn dus geen directe gevolgen dat de Luifelbaan minder goed bereikbaar wordt.
- De sombere voorspelling dat de voorgestelde verkeersfasering tot een regelrecht verkeersinfarct leidt, komt niet overeen met de feiten. De Churchilllaan mag dan wel 2x2 rijstroken in de huidige vorm hebben; de toeleidende wegen zoals de Dr. Lelylaan en bij de Lammebrug op de doorgaande richting, zijn ingericht met 2x1 rijstroken; welke maatgevend zijn. Daarnaast zijn de kruispunten maatgevend voor de doorstroming, niet zozeer de wegvakken. Het complete voorstel aan maatregelen, inclusief de 2x1 rijstroken als tijdelijke inrichting op de Churchilllaan, wil het burgerinitiatief graag extra onderzocht zien worden in een verkeersmodel. Zowel wij, als uw wijkvereniging, kunnen in dit stadium hier nog geen uitspraken over doen.
- In de gemaakte verkeersfasering zitten ook routes voor het langzame verkeer. Op een 5 tal plaatsen blijven de huidige routes kruisend met de N206 gehandhaafd met veilige oversteekplaatsen. Er zullen geen onveilige situaties voor overstekende fietsers en voetgangers voordoen.

Fasering

- Uw wijkvereniging stelt dat het tunneltracé niet te faseren is. De aanleg van de Churchill Avenue is op te delen in afzonderlijke eenheden die achtereenvolgens gerealiseerd kunnen worden. Deze mogelijkheid om te faseren is minder goed aanwezig bij N11 West/ Zoeken naar Balans,



aangezien daar geen bestaand wegtracé gelegen is. Wij verwijzen hierbij naar de voorstellen voor fasering die in onze business case zijn opgenomen.

- Het Churchill Avenue team wil net als de wijkvereniging dat de bouwmethodiek en verkeersfasering in de tweede fase goed onderzocht wordt, voordat het besluit tot een tracékeuze genomen wordt. Doordat toekomstige situaties tegenwoordig modelmatig goed door te rekenen zijn, zullen zich geen onverwachte effecten gaan voordoen. Dus geen "Doos van Pandora". Het burgerinitiatief steunt hier het standpunt van de wijkvereniging dat alle aspecten die relevant zijn uit oogpunt van leefbaarheid onderzocht moeten worden. De provincie is op enkele punten van mening, zoals de verkeersfasering, dat dit ten tijde van de 2^e fase MER niet relevant is. Daar verschillen wij helaas van mening mee. Wij vragen of dit met prioriteit alsnog onderzocht kan worden.
- In de dwarsfasering van de tunnelbouwmethodiek, is een strook van 5,5 meter aangehouden als bouwzone cq. ruimte voor afwikkelen van het bouwverkeer. Ook zijn er diverse locaties al aangegeven voor de bouwlogistiek, om het tracé te kunnen bouwen met voldoende werkruimte.
- Luchtkwaliteit tunnelmondingen: de normering betreffende luchtkwaliteit wordt nu niet overschreden in het voorgestelde ontwerp. Puntbelasting van uitstoot kan zich in theorie voordoen bij de uitrij-openingen van het verkeer. In het eindbeeld van ons ontwerp zitten er geen hoofdrij-openingen in Leiden Zuid-West. Daarnaast zijn er twee zij-uitstroomopeningen. Er zijn diverse technieken voorhanden om te voorkomen dat ter plaatse van deze mondingen overschrijding van de luchtkwaliteit optreedt. Overigens brengt de tunnel een grote winst aan luchtkwaliteit teweeg in alle wijken die aan de Churchillaan grenzen.

Financiering

Het financieringsprobleem van de RijnlandRoute geldt voor alle tracés van de RijnlandRoute. Het door uw wijkvereniging gestelde probleem van risico's is nagenoeg hetzelfde als bij het N11-west tracé. Conform de toonzetting in de brief wordt gesteld dat de aanvullende financiering speculatief is. Echter het voorstel voor een aanvullende 125 miljoen komen grotendeels overeen met de gemaakte voorstellen van het regiobestuur van Holland Rijnland.

Voor de Churchill Avenue is ook een andere financieringsconstructie beoogd dan het N11-west alternatief; aangezien het tracé een andere ligging heeft. Bijvoorbeeld omdat door meer kansen op vastgoedontwikkeling mogelijk zijn en door medefinanciering uit andere geplande projecten, zoals de verbetering van de ontsluiting van het Biosciencepark.



Eindconclusie

De vele presentaties die we tot nu toe hebben gegeven hebben ons geleerd dat het eindbeeld voor Leiden door vrijwel iedereen, in de regio en in Leiden, als de ideale oplossing wordt gezien. Het vraagstuk blijft in hoeverre de financiën en maakbaarheid van het voorstel daar tegen afwegen, ook in relatie tot de N11 West. Wij spreken ook vele bewoners uit Leiden Zuid-West die niet negatief staan tegenover het eindbeeld van ons plan. Dat er tijdelijke bouwoverlast aan verbonden is, is een vooruitzicht waar men, terecht, niet blij mee is. Maar gelet op de sterke winst die er op termijn tegenover staat, stapt menigeen over dit bezwaar heen.

Eén van de winstfactoren voor de bewoners langs de Churchilllaan is de sterke stijging in vastgoedwaarde van de huizen wanneer de tunnel er eenmaal ligt. Een winstfactor van de Churchill Avenue is tevens dat er minder proceduretijd aan verbonden is. Aangezien veel grond al in eigendom is van de overheid, zal de verwervingsprocedure eenvoudiger zijn.

Het is ook van belang erop te wijzen dat de mogelijkheid om de Churchilllaan te ondertunnelen die zich nu voordoet waarschijnlijk eenmalig is. Het feit dat Rijk en provincie bereid zijn mee te investeren, maakt het mogelijk een dergelijk omvangrijk civieltechnisch project van de grond te krijgen. Ook is er nu nog voldoende vrije ruimte langs het tracé aanwezig om dit te doen. Het is nu of nooit.

Invitatie

In het verleden hebben we uw vertegenwoordiger van de wijkvereniging herhaaldelijk aangeboden om onze ideeën te komen bespreken met uw wijkvereniging. Dat is tot nu toe afgehouden door uw vertegenwoordiger.

Wij delen uw zorgen omtrent de aanlegperiode van ons voorstel. Wij willen dit aspect dan ook goed onderzocht zien worden. Wel lezen wij in uw brief ook diverse veronderstellingen terug van ons tracévoorstel, die onjuist zijn op inhoudelijke punten. Naar ons inzicht lijkt de volledige essentie van ons voorstel bij u nog niet volledig bekend te zijn. Een voorstel dat iets meer is dan alleen een "verkooppraatje". Daarom staat onze invitatie nog steeds.

Overigens zullen wij bij een dergelijk overleg ook de provincie Zuid-Holland uitnodigen, omdat zij het bevoegde gezag zijn wat betreft het project. Doorgaans zijn zij (en ook de gemeente Leiden) bereid om bij een dergelijke ontmoeting aanwezig te zijn.

Wij vernemen graag of dit al uw vragen heeft beantwoord.

Met vriendelijke groet, mede namens het Churchill Avenue team.

Drs. W. van der Pol,
Teamleider