

PERSBERICHT

De Wijkvereniging Wijkraad Stevenshof (Leiden) heeft met gemengde gevoelens kennisgenomen van de berichtgeving over de boortunnel voor de Rijnlandroute. Wij begrijpen dat Voorschoten positief is. Voor hen zijn veel nadelen, maar niet alle, weggenomen. Echter dat de gemeente Leiden bij monde van wethouder Strijk al tevreden is met dit stukje inpassing is erg vreemd. Op Leids grondgebied heeft hij nog niets van de Leidse ambities waargemaakt. Wat voor goed resultaat heeft hij te melden voor de inwoners van de Stevenshof, Oostvlietpolder, Maaldrift, Ommedijkse weg (Leiden) en onze schaarse groene polders? Zij zijn straks de dupe van dit onbegrijpelijke politieke proces, dat voor de burgers ondoorgrondelijk is. En de provincie gaat vooralsnog door met de leefbaarheid- en landschapverwoestende ZnB-optimaal variant door deze iets op te poetsen met dure lapmiddelen.

Allereerst wordt nu over vergaande en dure varianten voor de Rijnlandroute gesproken terwijl nut en noodzaak voor een nieuwe verbinding nog steeds niet vaststaan. Zeer recent voegde de Commissie MER zich bij de steeds grotere groep organisaties en burgers die vindt dat de aannamen die de provincie heeft gehanteerd voor de verkeersgroei onrealistisch hoog zijn. Immers er wordt gerekend met het hoogste economische groeiscenario, terwijl er overduidelijke signalen zijn dat de economie niet langer groeit, de verkeersgroei tot stand is gekomen en de structurele bevolkingsontwikkeling een daling laat zien. Daarmee ontbreekt elke onderbouwing voor de gekozen variant 'Zoeken naar Balans' en elke rechtvaardiging voor de negatieve gevolgen daarvan voor mens en milieu. Het is veel realistischer en veel goedkoper om uit te gaan van een opwaardering van een bestaande route.

Zelfs als blijkt dat er meer nodig is en boortunnels tot de reëel haalbare mogelijkheden kunnen worden gerekend, dan is de huidige voorkeur voor een boortunnelvariant voor het tracé van Zoeken naar Balans nergens op gebaseerd. Alle tot nu toe door anderen voorgestelde boortunnelvarianten (Korte Vliettracé, Spoortracé, Rembrandttunnel) zijn ofwel niet verder onderzocht, ofwel voortijdig afgewezen. De provincie hanteerde daarvoor de argumenten dat een boortunnel onaanvaardbare kosten en risico's met zich mee zou brengen. Nu voor het Zoeken naar Balans-tracé wél een boortunnelvariant mogelijk blijkt, betekent dat dat de kosten en risico's van boortunnels inmiddels door de provincie als beheersbaar en haalbaar worden gezien. Maar dat geldt dan ook voor eerder afgevalen varianten!

Ondertussen blijkt uit de onderzoeken onomstotelijk dat die andere varianten structureel beter zullen presteren op milieueffecten (leefbaarheid, natuur, landschap, cultuurhistorie) dan enige variant van het Zoeken naar Balans-tracé. Immers de negatieve effecten treden niet uitsluitend op in Voorschoten, maar juist ook in de Oostvlietpolder en bij de Stevenshof. De Stevenshof krijgt al te maken met geluidsoverlast en slechte lucht van twee drukke auto(snel)wegen, verlies van uitzicht en recreatiemogelijkheden, en een slechtere bereikbaarheid, daarbovenop komt nu de extra uitstoot van vervuilde lucht uit de tunnelmond.

Ook verkeerskundig zullen alternatieven als het Spoortracé, de Rembrandttunnel (of variaties daarop) beter presteren. Het zijn immers logische routes die de kortst mogelijke Oost-westverbinding realiseren tussen A4 en A44 zonder dat daarvoor extra knooppunten en ingewikkelde weefzones nodig zijn, zoals o.a. gedeeltelijke verbreding van de A44 met een uitbreiding van de brug over de Rijn. En omdat die dure ingrepen niet nodig zijn is er ook extra budget voor een langere tunnel. Er is dus alle aanleiding om niet alleen naar een boortunnel te kijken die het voorkeurstracé volgt, maar juist naar een boortunnel die de meest optimale verbinding vormt. Immers: een diepe boortunnel is niet gebonden aan een bovengronds tracé!

Zelfs als dan alsnog blijkt dat alleen het Zoeken naar Balans-tracé haalbaar is, dan is het niet alleen noodzakelijk om voor een volwaardige inpassing bij Voorschoten te kiezen, maar juist ook bij de Stevenshof. Het is volstrekt onacceptabel om in Voorschoten een volledige ondertunneling te realiseren, terwijl ter hoogte van de Stevenshof een deels halfverdiepte, deels op maaiveld liggende inpassing wordt gekozen en er ook nog eens een omvangrijk knooppunt en een 2x4-baans autosnelweg direct naast de wijk komt te liggen.

Wij roepen dan ook de provincie en gemeente Leiden op om niet langer als een blind paard achter de in juni gekozen voorkeursvariant aan te hollen, maar in plaats daarvan:

- Nut en noodzaak van de Rijnlandroute op basis van realistische verkeerscijfers te onderbouwen
- Vervolgens de keuze voor een voorkeursvariant opnieuw te doen, daarbij rekening houdend met de mogelijkheden van boortunnels
- Voor de gekozen variant over de *gehele lengte* van het tracé te kiezen voor een inpassing die *volledig* voldoet aan het criterium 'niet horen, zien of ruiken' en die *volledig* recht doet aan landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden

Dat dat een mogelijk nieuwe vertraging betekent voor het project Rijnlandroute heeft de provincie geheel aan zichzelf te wijten. Immers, sinds 2008 zijn zowel de argumenten tegen de onrealistische verkeersgroei als mogelijke alternatieve tracés door belanghebbende burgers en organisaties aangedragen. De provincie kiest er desondanks steeds voor om vast te houden aan de eigen voorkeur. Echter voor een goede toekomstontwikkeling van het zo kwetsbare Rijnlandgebied geldt zonder meer: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

Ter afsluiting :

Op woensdag 21 november 2012 organiseert de Wijkraad in buurthuis Stevenshof een discussieavond met als gast Robert Strijk.

Voor meer info : Wijkvereniging Wijkraad Stevenshof / de heer H.Osinga / 06-24929206 / hosinga@ziggo.nl