

Aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

Leiden / Voorschoten, 7 mei 2014,

Geacht College,

**Zienswijze Vereniging Milieudefensie, afdelingen Leiden en Voorschoten, op Ontwerp Inpassingsplan
Rijnlandroute van Provincie Zuid-Holland.**

Hierbij beiden wij als Vereniging Milieudefensie u onze zienswijze aan op bovengenoemd ontwerp-plan.
Deze zienswijze sluit aan bij en is mede gebaseerd op de zienswijze die mede namens ons is ingediend door het
Bewonersgroepenoverleg Rijnlandroute.

Uiteraard zijn wij desgewenst gaarne bereid onze opvattingen toe te lichten.
Wij verzoeken uw college het ontwerpplan ten principale te willen heroverwegen.

Namens Vereniging Milieudefensie,

G.P. Both
Van Hamellaan 22,
2252 BM Voorschoten

Medegemachtigde: P.A de Krom,
Haarlemmerweg 52,
2316 AE Leiden

Machtiging door Vereniging Milieudefensie te Amsterdam is als bijlage bijgevoegd.

Aantasting van waardevolle landschappen.

De aanleg van de Rijnlandroute door de Oostvlietpolder en door de Papenwegse en Zuidwijkse polders zal structureel tot grote verstoringen en aantasting van belangrijke landschappelijke en cultuurhistorische waarden leiden.

Ter illustratie van deze stelling verwijzen we naar belangrijke recente ontwikkelingen tav elk van deze twee gebieden:

- a. Na jarenlange discussies heeft de gemeente Leiden ervan afgezien om de Oostvlietpolder om te vormen tot een bedrijfsvestigingsgebied. In 2010 ging de gemeente om en noemde de polder een 'essentiële schakel tussen open landschappen in het Groene Hart (Land van Wijk en Wouden) en het Duin-, Horst en Weidegebied'. Doel van het gemeentelijke beleid werd het versterken van de rust en de wijdheid van het landschap. Als bestemming werd agrarische bedrijfsvoering en extensieve dagrecreatie bepaald. De provincie Zuid-Holland heeft deze beleidswijziging nog in 2013 in het Provinciale Structuurplan overgenomen en gerespecteerd.
- b. De Papenwegse en Zuidwijkse polders maken deel uit van wat Duin, Horst en Weiden wordt genoemd, het groene gebied tussen de stedelijke agglomeraties van Den Haag, Leiden en Zoetermeer en de kust. Jarenlang was het een zgn 'rijksbufferzone, later was het deel van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Als gevolg van rijksbezuinigingen werd dit door de Provincie Zuid-Holland geschrapt. Ter invulling van dit beleid hadden de drie direct betrokken gemeenten Leidschendam-Voorburg, Voorschoten en Wassenaar in 2001 het 'Pact van Duivenvoorde' gesloten met als doel het gebied gezamenlijk open te houden en te versterken als groene zone. De Provincie Zuid-Holland heeft het initiatief genomen om alle betrokkenen een gezamenlijke toekomstvisie te laten formuleren. Dit heeft o.m. geleid tot het Landschapsontwikkelingsplan (LOP) van februari 2012 van de drie genoemde gemeenten, waarin de waarden van het gebied worden benoemd, de doelstelling wordt geformuleerd om kwaliteit en identiteit van het gebied te handhaven en te versterken, stapsgewijze verstedelijking tegen te gaan, de ecologische verbindingen te handhaven en barrières te slechten. Het gebied is een van de laatste grote strandwallengebieden in het land met een typerende variatie aan landschappen en natuurlijke kenmerken en cultuurhistorische eigenschappen.

Met deze verwijzingen beklemtonen we dat het hier gaat om een alom door velen gewaardeerd en gerespecteerd groen gebied dat het alleszins waard is om niet verder aan te tasten, maar open, groen en rustig te houden. Wie dat anders wil gaat in tegen wat overheden in deze regio meermalen als beleid hebben bepaald en wat vele betrokken bewoners, bezoekers, ondernemers en organisaties belangrijk en waardevol vinden.

Aantasting van deze landschappen kan alleen worden toegestaan als het om werkelijk evidente en zwaarwegende openbare belangen gaat. Dat is met de voorgestelde aanleg en inpassing van de Rijnlandroute naar onze overtuiging niet dan wel onvoldoende het geval.

Het ontwerp Inpassingsplan (O-PIP) is gebaseerd op uitgangspunten, die omstreden of tenminste twijfelachtig zijn:

1. Een kruisingsvrije autoweg die de A4 en de A44 direct ten zuiden van Leiden met elkaar verbindt, is nodig.
2. De verkeersdruk op de huidige oost-west-route door Leiden Zuid zal de komende 20 jaar aanzienlijk toenemen in verband met de bebouwing van het voormalig vliegveld Valkenburg, nieuwe kantorenbouw in de as Leiden-Katwijk en de toename van goederenverkeer van en naar de bloemenveiling en verwante bedrijven in de Rijnstreek.
3. De aanpak van alleen twee knelpunten in de bestaande route, het Lammenschansplein aan de oostzijde van Leiden, en de aansluiting Plesmanlaan/Tjalmaweg/A44 aan de westzijde, zal extra verkeer aantrekken zodat dan elders op de route nieuwe knelpunten zullen ontstaan.
4. Het tracé door de Oostvlietpolder, bebouwde kom van Voorschoten, Papenwegse en Zuidwijkse polder is de beste keuze omdat die route dan vrijliggend, robuust en relatief goedkoop zal zijn.
5. De aantasting van het polderlandschap aan oost- en westzijde van Voorschoten door de weg wordt voldoende beperkt door de weg in een verdiepte open bak aan te leggen.

We geven bij elk van deze uitgangspunten onze twijfels en bezwaren weer:

Ad 1: de noodzaak van de verbinding.

De A4 en de A44 zijn op verschillende plekken al met elkaar verbonden, ter hoogte van Voorburg-Leidschendam, ter hoogte van Leiden Noord-Leiderdorp en uiteraard op de plaats die thans wordt voorgesteld ter vervanging door de Rijnlandroute.

Het oost-westverkeer uit het oosten met een bestemming in het gebied ten westen van de A44 (of vice versa) is betrekkelijk gering in omvang en wordt al goed bediend door de genoemde drie bestaande dwarsverbindingen. Het Rijk heeft ruim 15 jaar geleden dan ook geconcludeerd dat de rijksweg 11, die tussen Bodegraven en Leiden is aangelegd, geen vervolg behoeft naar de kust in de vorm van de rijksweg 11 west. Dat de provincie en de samenwerkende gemeenten en andere partners in Holland-Rijnland vervolgens hebben besloten om die verbinding toch aan te willen leggen, maar dan als provinciale weg is historisch wellicht verklaarbaar, maar past alleen nog in een volstrekt gedateerd groeidenken. Het idee is dat het aanbieden van een uitgebreide infrastructuur als vanzelf tot meer bedrijfsvestigingen, particuliere investeringen en werkgelegenheid zal leiden. Er is sinds 2000 niet of nauwelijks meer sprake geweest van toename van de beroepsbevolking in het algemeen, noch van toename van arbeidsplaatsen in het gebied. Het autoverkeer neemt al jaren niet of nauwelijks meer toe. Er is geen enkele serieuze onafhankelijke voorspelling dat die trend de komende twintig jaar zal veranderen. Integendeel, het CE-Delft heeft onlangs prognoses opgesteld die de dalende trend in dit gebied zien voortzetten. De weg is dan ook niet nodig, in elk geval voorlopig niet, totdat er wezenlijke trendbreuken zouden optreden.

Ad 2: de toenemende verkeersdruk.

Direct verbonden met het vorige punt is de concrete verkeersprognose die de provincie hanteert. Het is duidelijk dat deze gebaseerd is op achterhaalde plannen tot uitgebreide bebouwing van voormalig vliegveld Valkenburg met vele nieuwe woningen en bedrijven. Het bio-sciencepark in Leiden-west is al gerealiseerd en leidt niet tot een grotere verkeersdruk. De kantorenleegstand in de regio is bovengemiddeld hoog. De grote Florabloemenveiling in Rijnsburg, die behoefte zou hebben aan een snellere verbinding met het oostelijke achterland, heeft recent bekend gemaakt dat steeds meer bloemenhandelaren direct met klanten in verbinding komen te staan en niet langer hun handel via de veiling laten verlopen. De verkeersbewegingen die van die trend het gevolg zijn, zullen dus meer gespreid over het gebied en over de bestaande infrastructuur worden afgewikkeld. Helaas blijkt de provincie niet bereid om op basis van deze en andere ontwikkelingen de gehanteerde prognoses neerwaarts bij te stellen. Het lijkt erop, dat de weg er moet komen, ook als dat niet langer door feitelijke ontwikkelingen wordt gestaafd.

Ad 3: knelpunten wegnemen trekt meer verkeer aan.

Er liggen al jaren adequate plannen om de beide knelpunten in de huidige route aan te pakken. Het Lammenschansplein en de smalle brug over de Vliet aan de oostkant en de aansluiting Plesmanlaan/Tjalmaweg op de A44 nabij Holiday Inn aan de westkant van Leiden, het zijn de enige twee punten die al jaren tot files en opstoppingen leiden in de bestaande route.

Ze zijn relatief eenvoudig op te lossen. De provincie zal ze ook gaan oplossen, maar dan alleen in het kader van de aanleg van de Rijnlandroute als geheel. Het argument daarvoor is, dat het wegnemen van de knelpunten zoveel meer verkeer naar de bestaande route zal trekken, dat dan elders, met name op het tracé Churchillaan door Leiden Zuid, nieuwe knelpunten zullen ontstaan.

De redenering is nogal speculatief, omdat met name het knelpunt Lammenschansplein veeleer een knelpunt vormt voor het Leidse en Voorschotense verkeer dat er gebruik van maakt. Tellingen van de afgelopen jaren hebben meermalen uitgewezen, dat die beide stromen circa 70 tot 80 % van de gebruikers vormen. De hele route is dus maar beperkt van belang voor het verkeer van en naar de Bollenstreek en kust.

Het wegnemen van de genoemde knelpunten maakt de route als geheel niet of nauwelijks aantrekkelijker voor dat verkeer. De route blijft even lang en loopt vrijwel geheel door de bebouwde kom van Leiden, kent een maximumsnelheid van 50 km en behoudt diverse gelijkvloerse kruisingen met verkeerslichten. Er is dus niet substantieel sprake van tijdwinst voor het kustverkeer en dus ligt sterke toename ervan niet in de rede.

Daarentegen zou voor het lokale Leidse en Voorschotense verkeer de oplossing een zegen zijn na tientallen jaren fileleed. Ook hier lijkt het erop dat de provincie moedwillig argumenten zoekt en andere negeert om de aanleg van de autoweg te billijken.

Het zou juist van wijs beleid getuigen om de knelpunten weg te nemen en dan te beoordelen of daarmee de route als geheel voldoende is te noemen voor het verkeersaanbod. Het besluit om de Rijnlandroute apart alsnog aan te leggen in de plaats van de bestaande verbinding zou dan later kunnen worden genomen. Dat besluit zou dan beter dan nu door de praktijk worden geïndiceerd.

Ad 4: er is geen veilig en robuust alternatief.

De provincie heeft verschillende mogelijke tracé's bestudeerd. Met name het Churchillavenue-alternatief is afgefallen omdat het te duur, niet veilig genoeg en niet robuust genoeg zou zijn. De argumenten waarop deze conclusie is gebaseerd, doen geen recht aan de kwaliteit van dat alternatief. De provincie heeft te graag een karikatuur gemaakt van dat plan om het vervolgens terzijde te kunnen schuiven.

Een ander alternatief is zelfs helemaal niet onderzocht: een geboorde tunnel over bijna de gehele lengte van de weg. Sinds de provincie met de gemeente Voorschoten is overeen gekomen om het stuk door die gemeente in de vorm van een geboorde tunnel aan te leggen, is duidelijk geworden dat het mogelijk is om in de ondergrond in dit gebied een tunnel te boren. Maar daarmee is de tracékeuze ook weer helemaal open. Een geboorde tunnel kan immers op – in beginsel- elke plek in dit gebied komen te liggen. Het door anderen aangedragen alternatief van een geboorde tunnel tussen de Europaweg en de Tjalmaweg onder de Trekvljet en/of het Churchillaantracé door is een voor de hand liggende mogelijkheid. Uiteraard is de tunnelaanleg duurder dan de open bak door de polders, maar daartegenover staat dat de nu geplande nieuwe aansluitingen op A4 en A44 dan kunnen vervallen en met de bestaande knooppunten in aangepaste vorm kunnen worden gerealiseerd. Ook wordt een nieuwe Rijnbrug in de A44 bespaard. Die besparingen zijn enorm en zullen opwegen tegen de meerkosten van de tunnelaanleg. Dan hebben we het nog niet over de besparingen die zouden worden gerealiseerd op het gebied van geluids- en stankoverlast en door het sparen van de waardevolle Oostvliet- en Papenwegse polders. Ook de woningen bij Maaldrift kunnen blijven staan.

Er lijkt dus wel degelijk een veilig en robuust alternatief mogelijk te zijn waarmee aan talrijke bezwaren op verschillende aspecten tegemoet zou kunnen worden gekomen.

Ad 5: de inpassing van de Rijnlandroute is voldoende.

De aanleg van de Rijnlandroute in een open bak van circa 4 meter diep door de Papenwegse polder is volgens de provincie voldoende om de overlast ervan te minimaliseren.

De weg wordt inderdaad daar aan het zicht onttrokken. Het geluid, de stank, de uitstoot van CO₂ en fijnstof zullen echter wel degelijk over een groot deel van de polder worden uitgestort en tot aanzienlijke hinder voor mensen en dieren leiden. De natuur zal zeker te lijden hebben van de effecten van de weg.

Behalve de uitstoot is er een brede strook van meer dan 100 meter over de volle lengte van de polder die een barrière gaat vormen voor dieren. De polder wordt eigenlijk enkele honderden meters kleiner, omdat de strook tussen de bebouwing van de Stevenshof en de Rijnlandroute een restgebiedje zal worden waar niet of nauwelijks dieren zich nog zullen ophouden.

De voorziene wildtraverse over de A44 ter hoogte van Maaldrift is een symbolische maatregel die niet of nauwelijks effectief lijkt te zullen zijn. De ecologische verbinding wordt nog meer doorsneden dan nu al het geval is en daar doet dat tunneltje niet aan af.

Aan de andere kant, in de Oostvlietpolder, is geen sprake van een verdiepte ligging van de weg. Integendeel, de aansluiting op de A4 zal door fly overs vorm krijgen en dus komt er hoog in het polderland een weg te liggen die ongeremd lawaai en fijnstof zal uitstoten over de wijde omgeving. Doordat ook de toegangsweg naar de Vlietlanden tot aan de tunnelmond midden in de polder zal worden omgelegd wordt eigenlijk de gehele Oostvlietpolder vernietigd.

Samengevat:

1. De voorgestelde Rijnlandroute vormt een ernstige en onherstelbare aantasting van een alom als waardevol en uniek erkend markant landschap dat een ecologische verbinding vormt tussen het groene hart en de kust.
2. Een dergelijke aantasting van belangrijke natuurwaarden is alleen aanvaardbaar, indien er grote openbare belangen mee worden gediend en er geen redelijk alternatief mogelijk is.

Dat is niet dan wel in onvoldoende mate het geval, want:

- a. De weg is niet nodig, althans niet urgent
- b. De prognoses dienen te worden bijgesteld naar een meer realistisch niveau en rechtvaardigen dan minstens uitstel van de aanleg
- c. Oplossing van de bestaande knelpunten is urgent, wordt ten onrechte nog langer uitgesteld en kan juist leiden tot een betere onderbouwing van een eventuele toekomstige aanlegbeslissing
- d. Er is een goed alternatief tracé mogelijk en een alternatieve manier van aanleggen die niet voldoende zijn onderzocht, terwijl ze beide het landschap zouden sparen
- e. De inpassing van de route biedt ten enenmale onvoldoende bescherming van de waardevolle polderlandschappen.

De zienswijze van de Vrienden van de Oostvlietpolder onderschrijven wij en willen we bij deze als herhaald en ingelast in onze zienswijze beschouwen.

Voorschoten/Leiden
Mei 2014