



Vereniging Vrienden Oostvlietpolder

OPGERICHT 12 JUNI 2002

Leiden, 30 april 2014.

Aan: Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
t.a.v. afdeling Ruimte, Wonen en Bodem
Postbus 90602, 2509 LP Den Haag

Betreft: Zienswijze ontwerp inpassingsplan Rijnlandroute en/of zienswijze ontwerpbesluit hogere grenswaarden Rijnlandroute, dossiernummer DOS-2010-0022528

Geacht college,

Hierbij doen wij u onze zienswijze toekomen inzake het ontwerp inpassingsplan Rijnlandroute en/of zienswijze ontwerpbesluit hogere grenswaarden Rijnlandroute, dossiernummer DOS-2010-0022528. Wij vertrouwen er op dat u onze zienswijze bij de verdere besluitvorming en procedure rond de Rijnlandroute zult betrekken.

Procedureel

Het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (OPIP) bestaat uit maar liefst 3 hoofddocumenten en 60 bijlagen, met een totale omvang van enkele duizenden bladzijden. Het is vrijwel ondoenlijk om een dergelijke hoeveelheid op papier door te lezen op de plaatsen waar het OPIP ter inzage is gelegd. Daarom is het voor een goed functionerende inspraak essentieel, dat de provincie Zuid-Holland deze documenten ook digitaal beschikbaar stelt.

Voor het opstellen van een zienswijze heeft de burger 6 weken de tijd. Bij een dergelijke hoeveelheid documenten is 6 weken niet veel. Op de internetsite van de provincie Zuid-Holland en andere internetsites, waarop het OPIP is gepubliceerd, bleken veel documenten weken lang niet te benaderen. Dit probleem is door de provincie Zuid-Holland per email bevestigd (zie bijlage 1). Bovendien bleken diverse documenten na downloaden niet te openen. In deze tijd mag van de overheid verwacht worden dat documenten digitaal leesbaar beschikbaar gesteld worden. Zolang documenten niet digitaal beschikbaar zijn, voldoet de overheid niet aan haar publicatieplicht.

De termijn van 6 weken voor het indienen van een zienswijze mag dan ook pas ingaan vanaf het moment dat alle documenten digitaal leesbaar beschikbaar zijn. Op de in de provinciale publicatie

genoemde site www.rijnlandrouteinbeeld.nl waren de stukken bijvoorbeeld pas vanaf 3 april 2014 beschikbaar. Daarnaast blijkt uit de mail van de provincie Zuid-Holland dat stukken na de publicatiedatum gewijzigd zijn.

Begrenzing van het plangebied

De begrenzing van het plangebied in de Oostvlietpolder is onduidelijk. De stippellijn op de kaart op blz. 9 van de toelichting op het OPIP en dan vooral van gebied 3 (Lammenschansplein en omgeving) is onduidelijk en erg ruim getrokken. De stippellijn loopt tot tussen de volkstuincomplexen halverwege de Oostvlietpolder. Ook de tekst van de toelichting geeft weinig duidelijkheid: *”Lammenschansplein en omgeving. De westelijke begrenzing wordt gevormd door de kruising Voorschoterweg-Churchillaan. De noordelijke begrenzing wordt gevormd door stedelijk gebied en het park Cronesteyn. De oostelijke grens ligt ter hoogte van de kruising Europaweg - toe- en afrit A4. De zuidelijke grens wordt gevormd door de Oostvlietpolder en het stedelijk gebied ten zuiden van het Lammenschansplein.”*

Waar de zuidelijke grens van het plangebied precies ligt is volstrekt onduidelijk. De Oostvlietpolder als geheel kan onmogelijk de zuidelijke grens vormen, want de Europaweg doorkruist de Oostvlietpolder. Ook omvat het plangebied niet de hele Oostvlietpolder, want in het zuidelijk deel van de polder is de grens van het plangebied wel duidelijk aangegeven. Doordat niet is aangegeven, waar de zuidelijke grens van het plangebied loopt, is ook niet duidelijk op welke gebieden het plan betrekking heeft en wat die effecten zijn.

Nut en noodzaak

De provincie tracht de noodzaak van de aanleg van de Rijnlandroute aan te tonen door te wijzen op de huidige knelpunten op de N206 tussen Katwijk en de A4 en de verwachte ontwikkelingen in het autoverkeer in de periode tot 2030. De toename van het autoverkeer is het gevolg van de groei van de economie en door de bouw van bedrijven, kantoren en woningen in de regio.

Om een raming te kunnen maken van de economische groei, worden door de verschillende planbureaus vier groeiscenario's gebruikt, waarvan het Global Economy scenario de hoogste groeicijfers laat zien. De gemiddelde economische groei in de afgelopen tien jaar en de door de OESO, het IMF en De Nederlandse Bank verwachte economische groeicijfers in de komende jaren zijn aanzienlijk lager dan de percentages, waar het Global Economy scenario van uit gaat. Sterker nog, de groeipercentages zijn zelfs nog lager dan die van het groeiscenario met de laagste groeipercentages, het Regional Communities scenario. De raming van de economische groei, waar de provincie Zuid-Holland van uit gaat is dus onrealistisch hoog.

Voor de regio verwacht de provincie een extra toename van het autoverkeer door de bouw van bedrijven, kantoren en woningen. In de regio worden nauwelijks nog nieuwe bedrijventerreinen ontwikkeld. In Oegstgeest is Rijnfront als bedrijventerrein geschrapt en is de aanleg van een bedrijventerrein op het voormalige MEOB terrein voor onbepaalde tijd uitgesteld. In Leiden wordt geen bedrijventerrein aangelegd in de Oostvlietpolder en van de aanleg van een bedrijventerrein op het voormalig vliegveld Valkenburg is voorlopig ook nog geen sprake. De leegstand in bestaande kantoren in de Leidse regio is hoger dan het landelijk gemiddelde. Als er al nieuwe kantoren gebouwd worden, is dat ter vervanging van bestaande kantoren of omdat projectontwikkelaars nog steeds niet door hebben dat de structurele vraag naar kantooruimte al jaren ver achterblijft bij het aanbod. Het grootste woningbouwproject in de regio, de bebouwing van het voormalig vliegveld Valkenburg, wordt steeds langer uitgesteld en de ramingen van de aantallen te bouwen woningen worden steeds lager.

In de modellen is geen rekening gehouden met de afname van de omvang van de beroepsbevolking, de afname van mobiliteit door 'Het nieuwe werken' en de onverwacht grote groei van het gebruik van (elektrische) fietsen voor woonwerk verkeer.

Het uitgangsjaar voor de modellen, waarop de ramingen voor het autoverkeer in 2030 zijn gebaseerd, is 2004. Dat wil zeggen dat het model eenvoudig getoetst kan worden aan de ontwikkeling van het autoverkeer in de afgelopen tien jaar. Uit een vergelijking van het model met de werkelijk gemeten aantallen motorvoertuigen blijkt, dat de ontwikkeling van het motorverkeer stagneert. Tussen 2000 en 2013 is het aantal motorvoertuigen op de Churchillaan bijvoorbeeld met minder dan 10% gestegen en vanaf 2010 is zelfs sprake van een afname van het autoverkeer. Daarmee wordt de voorspellende waarde van de verkeersmodellen ondergraven. Kortom, de noodzaak van de Rijnlandroute is gebaseerd op achterhaalde en onrealistische aannames.

De Rijnlandroute bestaat uit de aanleg van een tunnel tussen de A4 en de A44 enerzijds en uit verbeteringen aan het bestaande wegennet anderzijds, zoals het verdubbelen van de Europaweg, het verbreden van de Lammebrug en de Trekvliefbrug, het herinrichten van het Lammenschansplein en de verschillende verbeteringen aan de bestaande wegen bij de knoop Leiden West. Nergens in het OPIP wordt de relatieve bijdrage aan de verwachte verbetering van de verkeersdoorstroming beschreven van de aanleg van de tunnel en de verbeteringen aan het bestaande wegennet. Daarmee is dus ook niet aangetoond dat de aanleg van een tunnel nodig is om de gewenste verbeteringen tot stand te brengen.

Volgens paragraaf 1.1 van de toelichting op het OPIP zal door de aanleg van de Rijnlandroute de reistijd tussen de A4 en de A44 verbeteren van de huidige 20 minuten tot 3-5 minuten. Dit is een nietszeggende vergelijking, omdat niemand alleen maar van de A4 naar de A44 (of omgekeerd) wil reizen. Volgens een kentekenonderzoek in 2007 in opdracht van het Samenwerkingsproject SWINGH Haaglanden heeft 75% van het verkeer op de N206 in Leiden herkomst en of bestemming in Leiden zelf. Veel relevanter is dus in hoeverre de reistijd tussen de plaatsen van herkomst en bestemming van 75% van het verkeer verbetert, maar dat wordt niet toegelicht en is dus blijkbaar niet onderzocht. Bovendien wordt niet duidelijk gemaakt of de verbetering van de verkeersdoorstroming het gevolg is van de aanleg van de geboorde tunnel tussen de A4 en de A44 of van andere maatregelen, zoals het verdubbelen van de Europaweg, het verbreden van de Lammebrug en de Trekvliefbrug, het herinrichten van het Lammenschansplein en de verschillende verbeteringen aan de bestaande wegen bij de Knoop Leiden West.

In de toelichting op het OPIP wordt in paragraaf 6.1.2 een overzicht gegeven van de ontwikkeling van het autoverkeer op een aantal hoofdwegen in de regio als het gevolg van de geschetste economische groei en ruimtelijke ontwikkelingen en de invloed van de aanleg van de Rijnlandroute daarop. Hieruit blijkt dat de verdubbeling van de Europaweg, de verbreding van de Lammebrug en Trekvliefbrug en de herinrichting van het Lammenschansplein leidt tot een toename van het autoverkeer op de Europaweg in 2030 van de huidige 38.400 motorvoertuigen per etmaal (mve) tot 52.300 mve. Dit is een toename van maar liefst 36%. Op de Plesmanlaan bij de Knoop Leiden West stijgt het aantal mve van 63.300 naar 68.500. Dit is een toename van 8%. Op de Churchillaan, het grootste knelpunt in de huidige oost-west verbinding via de N206 neemt het aantal mve af van 20.300 naar 16.000. Dit is een afname van slechts 11%.

Dit betekent dus dat door de aanleg van de Rijnlandroute in Leiden alleen op de Churchillaan sprake is van een geringe afname van het autoverkeer. Op de rest van de problematische N206 is sprake van een beperkte (8%) tot enorme (36%) toename van het verkeer dat via het bestaande wegennet afgewikkeld moet worden, waardoor de verkeersproblemen alleen maar toe zullen nemen. De aanleg van een tunnel van ter waarde van bijna 1 miljard euro is een onevenredig grote investering voor een dergelijk minimaal en zeer plaatselijk effect.

In het OPIP moet volgens het Besluit Ruimtelijke Ordening een verantwoording van de gemaakte keuzen afgelegd worden. Voor wat betreft de verkeersbewegingen moet hierbij uit worden gegaan van reële prognoses voor de economische groei, reële prognoses voor de omvang en ruimtelijke verdeling van de (beroeps-)bevolking en het aantal arbeidsplaatsen, reële prognoses voor de omvang en de ruimtelijke verdeling van de woning- en kantorenbouw en de aanleg van bedrijfsterreinen en reële prognoses voor de mobiliteit en de verdeling daarvan over de verschillende vervoerswijzen. Door in het OPIP uit te gaan van het Global Economy scenario en volstrekt achterhaalde prognoses van de bouw van woningen en kantoren en de aanleg van bedrijventerreinen, voldoet het OPIP niet aan deze eisen uit het Besluit Ruimtelijke Ordening.

Milieueffectrapportage

In de toelichting op het OPIP wordt beschreven dat bij het opstellen van de milieueffectrapportage (MER) en bij het opstellen van het OPIP gebruik is gemaakt van verschillende verkeersmodellen. In een tabel worden de uitkomsten van beide modellen vergeleken. In de toelichting op die tabel wordt volledig voorbij gegaan aan één van de procentueel grootste verschillen tussen beide modellen: de afname van het aantal motorvoertuigen op de Churchilllaan in Leiden. De afname bedraagt geen 7800 motorvoertuigen, zoals in de MER aangegeven, maar slechts 4300 motorvoertuigen, een verschil van 3500 motorvoertuigen en dus een verschil van 45% ten opzichte van de oorspronkelijke raming.

De procentuele vergelijking in de tabel is ronduit misleidend te noemen. In plaats van de verschillen te berekenen ten opzichte van de oorspronkelijke raming, wordt het verschil vergeleken met de uiteindelijke raming en dan is het procentuele verschil van 9% uiteraard veel kleiner. Als we uitgaan van het verschil van de nieuwe ten opzichte van de oorspronkelijke raming uit de MER, dan blijkt dus dat de verbetering van de verkeersdoorstroming en de leefbaarheid op de Churchilllaan veel kleiner is, dan in de MER berekend. De conclusie, dat het gebruik van een nieuw verkeersmodel niet leidt tot een andere afweging van de alternatieven is volgens ons dus niet juist. Bovendien is het de vraag of de conclusies uit de MER nog wel geldig zijn, als er zulke grote verschillen optreden door het gebruik van een recenter verkeersmodel.

Een andere reden om de geldigheid van de MER in twijfel te trekken, zeker voor wat betreft de effecten op de Oostvlietpolder en recreatiegebied Vlietland, is gelegen in het feit dat pas ruim na het opstellen van de MER bekend is geworden welk tracé de Rijnlandroute door de Oostvlietpolder gaat volgen. Deze nieuwe feiten betreffen:

- Het opschuiven van de rijksweg A4 in de richting van de Oostvlietpolder;
- Het daardoor noodzakelijke opschuiven van de Hofvlietweg;
- Het over de tunnel heen omleggen van de Hofvlietweg, waardoor deze weg een veel groter deel van de Oostvlietpolder belast, dan bij de huidige ligging of bij het doortrekken van de Hofvlietweg onder de op- en afritten van de aansluiting van de Rijnlandroute op de A4;
- De vormgeving van de aansluiting van de Rijnlandroute op de A4, onder meer met een 10 meter hoog viaduct.

Tenslotte hebben ook de ontwikkelingen in de Oostvlietpolder de afgelopen jaar niet stil gestaan. Tussen de volkstuincomplexen en recreatiegebied Vlietland, precies in het deel van de polder dat doorsneden wordt door de Rijnlandroute, is (notabene met financiële steun van de provincie) het weidevogelreservaat 't Vogelhoff aangelegd. Daarnaast zijn in dit gebied enkele recreatieve fiets- en wandelpaden aangelegd, waardoor de recreatieve- en natuurwaarden van dit gebied enorm zijn toegenomen en veel groter zijn, dan ten tijde van het opstellen van de MER. De negatieve effecten van de aanleg van de Rijnlandroute zijn dus ook veel groter.

Natuur en landschap

In de Provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte 'Visie op Zuid-Holland' worden de agrarische gebieden met een hoge weidevogeldichtheid als belangrijke weidevogelgebieden aangeduid. De Oostvlietpolder kent een hoge weidevogeldichtheid, die door de aanleg van het weidevogelreservaat 't Vogelhoff en de weidevogel vriendelijke inzet van de betrokken agrariërs de komende jaren alleen maar verder zal toenemen. In de toelichting op het OPIP staat het volgende: *"In deze gebieden geldt een 'nee, tenzij' regime. Dat wil zeggen dat geen ingrepen zijn toegestaan die de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied significant aantasten, tenzij er sprake is van groot openbaar belang, er geen reële alternatieven zijn, de negatieve effecten zoveel mogelijk worden beperkt en de overblijvende effecten worden gecompenseerd. Allereerst moet de schade zoveel mogelijk worden beperkt door het treffen van mitigerende maatregelen en moet de resterende schade gecompenseerd worden."*

Aan deze eisen wordt bij de aanleg van de Rijnlandroute niet voldaan. Er zijn wel degelijk reële alternatieven voor de aanleg van de Rijnlandroute en dat weet de provincie Zuid-Holland ook. De geplande aanpassingen aan het bestaande wegennet, het verdubbelen van de Europaweg, het verbreden van de Lammbrug en de Trekvlietbrug, het herinrichten van het Lammenschansplein en de verschillende verbeteringen aan de bestaande wegen bij de knoop Leiden West zouden de huidige problemen wel eens op kunnen lossen. Blijkbaar voelt de provincie Zuid-Holland zelf ook nattigheid op dit punt, want de aanpassingen aan het bestaande wegennet worden grotendeels uitgesteld tot na de aanleg van de boortunnel, zodat de effecten hiervan niet gemeten kunnen worden vóór de aanleg van de tunnel. Daarnaast zijn er diverse alternatieven voor de huidige tunnel. Het bekendste alternatief is de Churchill Avenue variant, die veel minder schadelijke effecten heeft op de weidevogelgebieden in de Oostvlietpolder, maar daarnaast zijn diverse andere tracés denkbaar, nu eenmaal gekozen is voor een geboorde tunnel.

Er is geen sprake van het zoveel mogelijk beperken van negatieve effecten. De provincie stelt een aantal maatregelen wel als zodanig voor, maar dat is een volstrekt onjuiste weergave van de feiten. De verlenging van de tunnel in de Oostvlietpolder met 80 meter is geen milieumaatregel, maar is zuiver bedoeld om schade aan de bebouwing langs de Vlietweg en lekkage in de tunnel vanuit het Rijnschiekanaal te voorkomen. Het voorzien van de kanteldijk van aarden wallen is ook geen milieumaatregel. Deze aarden wallen zijn slechts anderhalve meter hoog en liggen tussen de tunnel en de Hofvlietweg, waardoor de opgeschoven Hofvlietweg op geen enkele wijze van de Oostvlietpolder wordt afgeschermd. Bovendien worden de 10 meter hoge op- en afritten van de aansluiting van de Rijnlandroute op de A4 op geen enkele manier aan het zicht onttrokken en worden geen geluidswerende maatregelen getroffen. Vergelijkbare negatieve effecten gelden voor recreatiegebied Vlietland, dat bovendien te maken krijgt met een werkterrein, waarop gedurende de aanleg van de tunnel 5 jaar lang dag en nacht gewerkt wordt en vrachtwagens af en aan rijden. Ook dat werkterrein wordt op geen enkele wijze afgeschermd.

De aanleg van een plasdras gebied naast de A4 is geen compenserende maatregel voor de Rijnlandroute. Ten eerste kent dit gebied al een natuurlijke bestemming en wordt deze bestemming in het kader van het bestemmingsplan Oostvlietpolder verder verbeterd. Deze verbetering staat volledig los van de aanleg van de Rijnlandroute. Bovendien is een plasdras gebied op zo'n korte afstand van de A4 en de Hofvlietweg geen locatie waar weidevogels gaan broeden of foerageren.

Uit onderzoeken in het kader van het bestemmingsplan Oostvlietpolder van de gemeente Leiden uit 2004 is gebleken dat wegen tot 200 meter afstand het broedgebied van weidevogels verstoren. De tunnel van de Rijnlandroute en de bijbehorende viaducten, de opgeschoven A4, de omgelegde Hofvlietweg zorgen voor het vernietigen van het broed- en foeragegebied van verschillende soorten

beschermd weidevogels (rode lijst soorten). Dit geldt zowel tijdens de aanleg van de tunnel en het daarvoor noodzakelijke omleggen van de A4 en de Hofvlietweg als na de aanleg van de tunnel en de omgelegde wegen.

De ecologische verbindingszone door de Oostvlietpolder maakt deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur van de provincie Zuid-Holland. De te verdubbelen Europaweg en de Rijnlandroute kruisen het tracé van de gedeeltelijk nog te realiseren ecologische verbindingszone van Polderpark Cronesteyn via de Oostvlietpolder naar recreatiegebied Vlietland. In het OPIP wordt voorgesteld de ecologische verbindingszone ter hoogte van de Rijnlandroute te realiseren door het omleggen van een wetering over de tunnel en deze te voorzien van ruige oevers. In het kader van het bestemmingsplan Oostvlietpolder is diverse malen onderzocht hoe breed een ecologische zone moet zijn om te kunnen functioneren. In de diverse onderzoeken wordt gesteld dat een dergelijke zone alleen kan functioneren als deze 50-100 meter breed is. De nu voorgestelde zone bestaat uit een lange duiker onder de verdubbelde Europaweg en een tussen de omgelegde Hofvlietweg, het werkgebouw boven de tunnel en de bebouwing langs de Vlietweg ingeklemde sloot. Daarmee wordt niet voldaan aan de eisen om de ecologische zone als zodanig te laten functioneren en daarmee is het OPIP dus ook in strijd met de Structuurvisie van de provincie Zuid-Holland.

Enkele jaren geleden heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu de zogenaamde 'snelwegpanorama's' vastgesteld. Eén van die snelwegpanorama's betreft het deel van de A4 ter hoogte van onder meer de Oostvlietpolder. Midden in dit snelwegpanorama wordt nu een tien meter hoog knooppunt van wegen aangelegd, zonder enige landschappelijke inpassing. Hierbij moet opgemerkt worden, dat de A4 hier grenst aan het Groene Hart en dat dit wegenknooppunt het open karakter van dit deel van het Groene Hart in ernstige mate aantast.

Volgens de provincie Zuid-Holland ontbreekt het geld voor een landschappelijke inpassing van de Rijnlandroute in de Oostvlietpolder. Door het opschuiven van de A4 in de richting van de Oostvlietpolder bespaart de provincie Zuid-Holland 9 miljoen euro. Volgens de provincie zijn deze 9 miljoen gebruikt om de tunnel te verlengen en is dat gebeurd ten behoeve van de landschappelijke inpassing. Dit is niet juist. Het verlengen van de tunnel in de Oostvlietpolder met 80 meter is nodig om schade aan de woningen langs de Vlietweg en het binnenstromen van water uit het Rijnschiekanaal in de tunnelbuis te voorkomen. De 9 miljoen die het opschuiven van de A4 en dus de verdere aantasting van de Oostvlietpolder oplevert, moet volgens ons ingezet worden voor de landschappelijke inpassing van de Rijnlandroute in de Oostvlietpolder. Hierbij denken wij aan maatregelen als het onder de A4 door leiden van één van de op- en afritten, waardoor het viaduct van 10 naar 6 meter verlaagd kan worden, het onder de op- en afritten van de aansluiting op de A4 door geleiden van de Hofvlietweg, waardoor het ruimtebeslag op de Oostvlietpolder afneemt, een groter deel van het weidevogelgebied gespaard blijft en de verbinding naar recreatiegebied Vlietland korter wordt.

Het 10 meter hoge viaduct, waarmee de Rijnlandroute aansluit op de A4, schaadt de molenbiotoop van de molen 'Zelden van Passe'. In bijlage 20 'Inpassingsvisie en Landschapsplan' wordt hier volledig aan voorbij gegaan. Er wordt wel voorgesteld bomen te kappen op de grens van recreatiegebied Vlietland en de Oostvlietpolder om de molenbiotoop te herstellen, maar die bomen staan er al tientallen jaren en hadden dus kennelijk geen schadelijk effect. Het viaduct komt veel dichterbij de molen te liggen en zal dus zeker de molenbiotoop schaden.

De Inpassingsvisie en Landschapsplan Rijnlandroute bestaat vooral uit ontzettend veel nietszeggende zinnen (maar liefst 121 bladzijden vol) en geeft geen enkel concreet voorstel. Voor wat betreft geluidswerende voorzieningen wordt bijvoorbeeld alleen maar gezegd dat er geen voorzieningen mogen komen die het open karakter van de Oostvlietpolder aantasten en dat naar technische oplossingen gezocht moet worden. Er wordt in het geheel niet aangegeven welke oplossingen dit dan

zouden moeten zijn. Het is onwaarschijnlijk dat technische oplossingen bestaan, want waarom zouden dan anders overal in Nederland geluidsschermen geplaatst worden?

Het maken van een goede landschappelijke inpassing is wel degelijk goed mogelijk. Al in de negentiende eeuw was het mogelijk de 10 meter hoge torenforten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie in het polderland van Noord-Holland, Utrecht en het Gelderse rivierengebied aan het oog te onttrekken. In de eenentwintigste eeuw moet dat dus ook mogelijk zijn met een 10 meter hoog viaduct. Dat viaduct kan bijvoorbeeld geheel of gedeeltelijk verborgen worden achter grondwallen. De aanleg daarvan hoeft niet duur te zijn; er komt immers voldoende grond uit de boortunnel en die grond zou anders naar elders afgevoerd moeten worden. Het eerder door de provincie geuite bezwaar dat de grondwallen te zwaar zijn voor de slappe veenbodem snijdt ook geen hout. Op veel plaatsen, onder andere bij de N11 tussen Alphen aan den Rijn en Bodegraven, wordt gebruik gemaakt van piepschuim blokken als fundering. Ook de grondwallen zouden een fundering en kern van piepschuim kunnen krijgen, bedekt met een relatief dunne en dus lichte laag grond. Door de grondwallen in te zaaien met drachtplanten kan er een win-win-win-situatie ontstaan: goed voor de bijen, predatoren van de weidevogels krijgen zo geen kans en de rust in de Oostvlietpolder ('t Vogelhoff) blijft behouden. Een goed voorbeeld hiervan zijn de grondwallen langs de A12 bij Driebergen - Zeist die met de hoogte van de weg meelopen. Daarnaast is het eenvoudig mogelijk om zogenaamde 'greenwalls' toe te passen, verticale begroeide muren. Deze greenwalls zijn zowel licht als dun en nemen dus niet veel ruimte in beslag. Zie voor meer informatie hierover www.greenwall.nl



Het argument dat dergelijke voorzieningen juist het open karakter van de Oostvlietpolder aan zouden tasten klopt niet. Tussen de Oostvlietpolder en recreatiegebied Vlietland is sprake van hoge bomenrijen (onder andere populieren en elzen), waar de grondwallen en andere groenvoorzieningen mooi in over zouden vloeien.



Als het viaduct verlaagd zou worden, door één van de aansluitbogen van de Rijnlandroute niet bovenlangs, maar onderlangs op de A4 aan te sluiten, is landschappelijke inpassing veel eenvoudiger en wordt bovendien de molenbiotoop van de molen Zelden van Passe minder geschaad, waardoor de molen niet verplaatst moet worden. Door het verleggen van de A4 bespaart de provincie 9 miljoen euro. Bovendien worden de projectrisico's kleiner door het niet hoeven verleggen van de Meerburgerwatering en dat bespaart ook kosten. Door de vrijkomende middelen nu wel eens in te zetten om de schade aan recreatiegebied Vlietland, de Oostvlietpolder én het aangrenzende Groene Hart te beperken, moet het mogelijk zijn deze aansluiting onderlangs de A4 te realiseren.

Verkeersveiligheid

Langs de Hofvlietweg liggen in de huidige situatie vrijliggende fietspaden. Bij het verplaatsen van de Hofvlietweg worden deze vrijliggende fietspaden vervangen door fietsstroken op de drukke Hofvlietweg, een 80-kilometer weg. Deze weg wordt naar verwachting de komende jaren veel drukker door de bouw van grote aantallen recreatiewoningen en andere voorzieningen in recreatiegebied Vlietland. Het vervangen van de bestaande vrijliggende fietspaden door fietsstroken betekent dan ook een ernstige verslechtering van de verkeersveiligheid.

Recreatieve waarden

Door de aanleg van de Rijnlandroute worden de bestaande en binnenkort verder uit te breiden recreatieve verbindingen door de Oostvlietpolder naar recreatiegebied Vlietland onderbroken. Ook neemt de rijtijd van de A4 naar recreatiegebied Vlietland toe door het over de tunnel van

de Rijnlandroute omleiden van de Hofvlietweg in plaats van het onder de op- en afritten van de Rijnlandroute door leiden van de Hofvlietweg of een directe aansluiting van recreatiegebied Vlietland op de Rijnlandroute.

Door de aanleg van weidevogelgebied 't Vogelhoff en het aanleggen van enkele recreatieve fiets- en voetpaden zijn de recreatieve waarden van dit deel van de Oostvlietpolder verder toegenomen. Door de aanleg van de Rijnlandroute worden deze recreatieve waarden en die van het naastgelegen recreatiegebied Vlietland op onaanvaardbare wijze aangetast. De provincie Zuid-Holland weigert tot nu toe ook maar één maatregel te nemen om de aantasting van de natuurlijke en recreatieve waarden van de Oostvlietpolder te verzachten.

Verbetering leefbaarheid

Volgens de toelichting op het OPIP (blz. 54) verbetert de leefbaarheid door de aanleg van de Rijnlandroute. Dit is niet juist. De leefbaarheid verbetert maar op een klein deel van de N206. Door de verdubbeling van de Europaweg, de verbreding van de Lammbrug en de Trekvlietbrug en de herinrichting van het Lammenschansplein neemt daar het aantal motorvoertuigen per etmaal met 36% toe. Ook op de Plesmanlaan bij de Knoop Leiden West neemt het verkeer met 8% toe. Alleen op de Churchilllaan is sprake van een lichte daling van het aantal motorvoertuigen met 11%.

Luchtkwaliteit

Volgens de toelichting op het OPIP worden de normen voor luchtkwaliteit nergens overschreden. Zolang de zeezoutaf trek nog steeds ten onrechte wordt toegepast, blijft het ook met een grote toename van het autoverkeer blijkbaar mogelijk om aan de normen te voldoen.

Ten behoeve van het OPIP is alleen onderzocht of de normen in het plangebied niet worden overschreden. Door realisatie van het plan neemt het autoverkeer op de Europaweg met 36% toe. Dat autoverkeer zal voornamelijk via de Lammenschansweg en Voorschoterweg zijn weg vervolgen. Omdat de effecten van een plan als dit niet ophouden aan de grens van het plangebied, had ook onderzocht moeten worden wat de gevolgen voor de luchtkwaliteit in de door het plan geraakte aangrenzende gebieden zijn.

Aanpassingen wegennet

Volgens de toelichting op het OPIP (blz. 54) neemt de robuustheid van het wegennet toe door de aanleg van de Rijnlandroute. Volgens ons is dit onzin. Er zijn voldoende verbindingen in het geval van calamiteiten. Er zijn maar twee noord-zuid verbindingen (de A44 en A4) en die worden wel voldoende gevonden. Waarom zouden dan twee oost-west verbindingen (de N14 en de huidige N206) niet voldoende zijn?

Financiële haalbaarheid

De bijdragen van het rijk en de gemeenten voor de aanleg van de Rijnlandroute zijn weliswaar min of meer toegezegd, voor het beheer en onderhoud van de Rijnlandroute is geen dekking. Het beheer van de tunnel kost vanaf 2020 jaarlijks 6,1 miljoen euro, terwijl rente en afschrijving over een periode van dertig jaar ongeveer 20 miljoen per jaar bedragen. Na 2028 komen daar nog de kosten voor afschrijving en rente van de vervanging van de technische installaties en groot onderhoud van

de tunnel bij. Deze kosten komen volledig voor rekening van de provincie. De kapitaallast hiervan is zodanig, dat de provincie jarenlang geen financiële ruimte meer heeft voor investeringen.

Volgens het Besluit Ruimtelijke Ordening moet in de toelichting op een ontwerp bestemmingsplan, zoals het OPIP, inzicht gegeven worden in de financieel-economische uitvoerbaarheid van het plan. In het OPIP ontbreekt deze informatie.

Hoogachtend,
namens het bestuur,

Fons Overdijk, *voorzitter*

Hans Pieters, *secretaris*

BIJLAGE 1

---Origineel Bericht---

Van : Rijnlandroute@pzh.nl

Datum : 09/04/2014 13:25

Aan : [REDACTED]

Onderwerp : RE: Vraag over c_rijlandroute - stukken inpassingsplan via website

Geachte heer Overdijk

Uw ervaring dat de stukken die behoren tot het OPIP niet stabiel terug te vinden zijn via www.rijnlandroute.nl <<http://www.rijnlandroute.nl/>> delen wij. Helaas blijkt, ondanks dagelijkse monitoring, dat stukken soms niet zichtbaar zijn, terwijl dat wel zou moeten.

U kunt alle relevante stukken vinden via de website www.ruimtelijkeplannen.nl <<http://www.ruimtelijkeplannen.nl/>> . Ook zijn ze terug te vinden op de website www.rijnlandrouteinbeeld.nl <<http://www.rijnlandrouteinbeeld.nl/>> . Op deze locatie kunt u tevens de 3d-verbeelding van de RijnlandRoute zien. Hier zijn enkele recente optimalisaties nog zichtbaar, zoals bijvoorbeeld de verlegde tunnelmonden. Op dit moment wordt het 3d-model daarop aangepast.

Met vriendelijke groet,
namens projectteam RijnlandRoute

Anita Nolten
assistent omgevingsmanager RijnlandRoute

Van: [REDACTED]

Verzonden: zaterdag 29 maart 2014 9:16

Aan: Rijnlandroute

Onderwerp: Vraag over c_rijlandroute

Hierbij een vraag over het artikel: 'c_rijlandroute'

- Van: Fons Overdijk [REDACTED]
- Woonplaats: Leiden
- Verzonden op: 29-3-2014 9:15

Vraag:

Ik wil een zienswijze indienen m.b.t. het ontwerp provinciaal inpassingsplan Rijnlandroute, maar de stukken die gisteren op de website van de provincie stonden zijn vandaag (29-03-2014) verdwenen. Gisteren kon ik bovendien een groot deel van de stukken niet openen door diverse errors op de website van de provincie. Ik heb maar 6 weken voor het indienen van een zienswijze, dus ik heb wel haast