



Vereniging Vrienden Oostvlietpolder

OPGERICHT 12 JUNI 2002

Leiden, 6 juni 2014.

Aan: Directie Participatie Rijnlandroute (A4 en A44)
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Betreeft: Zienswijze ontwerp-tracébesluiten A4 en A44 Rijnlandroute

Geachte directie,

Hierbij doen wij u onze zienswijze toekomen inzake de ontwerp-tracébesluiten A4 en A44 Rijnlandroute. Onze zienswijze richt zich met name op het deel betreffende de A4. Wij vertrouwen er op dat u onze zienswijze bij de verdere besluitvorming en procedure rond de Rijnlandroute zult betrekken.

Procedureel

Het Ontwerp Tracébesluit (OTB) A4 en A44 Rijnlandroute hangt nauw samen met het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (OPIP) Rijnlandroute. Beide documenten staan ook vol met wederzijdse verwijzingen. Daarom heeft het Bewonersgroepenoverleg ook aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland gevraagd om de termijn van ter inzagelegging te verlengen, zodat beide documenten in samenhang beoordeeld konden worden. Op dat verzoek hebben Gedeputeerde Staten met geen woord gereageerd.

Het ter inzage leggen van het Ontwerp Tracébesluit A4 en A44 Rijnlandroute exact één dag na het sluiten van de termijn, waarbinnen een zienswijze met betrekking tot het OPIP ingediend kon worden, kan volgens ons dan ook alleen maar beschouwd worden als een bewuste poging van de provincie Zuid-Holland en het ministerie van Infrastructuur en Milieu om de burger te belemmeren in het uitoefenen van zijn recht op inspraak. In een democratische rechtsstaat past het de overheid niet om de burger zó in het uitoefenen van zijn rechten te hinderen.

Begrenzing van het plangebied

De begrenzing van de plangebieden in de Oostvlietpolder is onduidelijk. De kaarten bij het OTB en het OPIP en de bijbehorende toelichtingen overlappen elkaar, waardoor volstrekt onduidelijk is, welk deel van het plan onder de reikwijdte van het OPIP valt en welk deel van het plan onder het OTB. Het ontbreken van deze onduidelijkheid zal ongetwijfeld weer leiden tot het niet ontvankelijk verklaren van bezwaren, omdat deze aan de verkeerde partij gericht zijn. In samenhang met het hierboven genoemde procedurele punt verwachten we eigenlijk ook niet anders van beide overheidsinstanties, maar daarom is deze, waarschijnlijk bewust gecreëerde, onduidelijkheid des te verwerpelijker.

Nut en noodzaak

De provincie Zuid-Holland en het ministerie van I&M trachten 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 groeipercents zijn zelfs nog lager dan die van het groeiscenario met de laagste groeipercents, het Regional Communities scenario. De raming van de economische groei, waar de provincie Zuid-Holland en het ministerie van I&M van uit gaan is dus onrealistisch hoog.

Voor de regio verwachten de provincie Zuid-Holland en het ministerie van I&M 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 kantoorruimte 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 zelf 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 Trekvlietbrug, het herinrichten van het Lammenschansplein en de verschillende verbeteringen aan de bestaande wegen bij de knoop Leiden West. Nergens in het OTB 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.

In paragraaf 3.1 van het OTB, Gevolgen van de aanleg van de Rijnlandroute, wordt onder het kopje Bereikbaarheid beschreven dat door de aanleg van de Rijnlandroute de reistijd tussen de A4 en de A44 verbetert 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. Of de reistijd van en naar Leiden voor de gebruikers van de Rijnlandroute zoveel zal verbeteren is maar zeer de vraag.

Door de verdubbeling van de Europaweg neemt de capaciteit van deze weg flink toe, maar het aantal motorvoertuigen per etmaal groeit ook met 36% en het aansluitende wegennet, de Lammenschansweg en de Voorschoterweg in Leiden worden niet aangepast en kunnen het huidige verkeersaanbod al nauwelijks verwerken. Op de A44, tussen de Knoop Leiden West en het beginpunt van de Rijnlandroute ter hoogte van Maaldrift, neemt het aantal motorvoertuigen met maar liefst 76% toe en dat op een punt, waar met het huidige verkeersaanbod al vrijwel dagelijks files ontstaan.

Bovendien wordt niet duidelijk gemaakt of de verbetering van de verkeersdoorstroming het gevolg is van de aanleg van de geplande tunnel tussen de A4 en de A44 of van andere maatregelen, zoals het verdubbelen van de Europaweg, het verbreden van de Lammebrug en de Trekvlietbrug, het herinrichten van het Lammenschansplein en de verschillende verbeteringen aan de bestaande wegen bij de Knoop Leiden West.

In de toelichting op het OTB wordt in tabel 3.1 een overzicht gegeven van de ontwikkeling van het autoverkeer op een aantal hoofdwegen in de regio als het volgt van de geschatte 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 Trekvlietbrug 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 21%. Onduidelijk is, hoe de afname van het verkeer op de Churchillaan over de dag verspreid is. In de huidige situatie concentreren de files zich in de ochtend- en avondspits. Buiten de spitsuren stroomt het verkeer goed door.

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. Blijkbaar heeft Rijkswaterstaat in het verleden een vergelijkbare afweging gemaakt. In de jaren zestig had Rijkswaterstaat vergevorderde plannen voor de aanleg van de Rijksweg 11 - West. Ondanks dat deze rijksweg lange tijd opgenomen is geweest in het Rijkswegenplan is de weg uiteindelijk niet gerealiseerd.

In het OTB 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 OTB 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 OTB niet aan deze eisen uit het Besluit Ruimtelijke Ordening.

Milieu-effectrapportage

Volgens paragraaf 1.5 van het OTB, Analyse van het ontwerp in relatie tot het MER, wijken de milieueffecten door de doorgevoerde optimalisaties lokaal deels af van de in het MER tweede fase Rijnlandroute onderzochte effecten. In alle gevallen betreft het volgens het OTB een verbetering van de in het MER voorspelde milieusituatie, danwel zijn de effecten per saldo gelijkwaardig te beoordelen met de in het MER tweede fase beschreven effecten. Een aanvulling op het MER tweede fase RijnlandRoute is volgens het OTB dan ook niet nodig.

Het is onjuist om te veronderstellen, dat in alle gevallen sprake is van gelijkwaardige effecten of een verbetering. Door het opschuiven van de A4 in de richting van de Oostvlietpolder en het als gevolg daarvan opschuiven en over de tunnel heen omleggen van de Hofvlietweg, wordt een groter deel van het weidevogelreservaat 't Vogelhoff aangetast. Ook is er door de wijzigingen geen sprake meer van een robuuste ecologische verbinding van Polderpark Cronesteyn via de Oostvlietpolder naar recreatiegebied Vlietland.

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 paragraaf 2.4 van het OTB, Tracébeschrijving, staat dat het knooppunt Vlietland zodanig is ontworpen, dat de Meerburgerwatering en het Groene Hart gespaard worden. Daarmee wordt gesuggereerd, dat dit onderdeel van het plan bedoeld is om de natuur en het landschap te sparen, maar niets is minder waar. In het oorspronkelijke plan zou de Meerburgerwatering omgelegd moeten worden, werd de molen 'Zelden van Passe' verplaatst en werd met geen woord gerept over het

aantasten van het Groene Hart. Het omleggen van de Meerburgerwatering bleek echter een dure aangelegenheid en alleen daarom wordt nu voorgesteld de A4 een stuk op te schuiven in de richting van de Oostvlietpolder. Of je nu natuur vernietigt in het Groene Hart of in de Oostvlietpolder, dat is om het even. De schade aan de Oostvlietpolder is waarschijnlijk relatief nog groter dan de oorspronkelijke schade aan het Groene Hart, omdat het stuk weidevogelgebied dat in de Oostvlietpolder verloren gaat nergens in de directe omgeving gecompenseerd kan worden. Aan de overzijde van de A4 zijn meer mogelijkheden voor natuurcompensatie.

Volgens paragraaf 6.1, Landschap, vormgeving en inpassing, geeft de provinciale beleidsvisie Groen aan hoe de provincie Zuid-Holland met de groene ruimte om wil gaan. De visie is om de diverse functies in de groene ruimte de komende jaren nog meer te koppelen om daarmee de provinciale doelen te halen. De komende jaren ligt de nadruk meer op het realiseren van verbindingen waardoor er netwerken ontstaan en de kwaliteiten van het landschap behouden blijven. Beleidsuitgangspunt is om grote infrastructuur, waaronder de Rijnlandroute, goed landschappelijk in te passen en waar mogelijk ook te voorzien van recreatieve aansluitingen en kruisingen voor fietsers, wandelaars en recreatievaart.

Het voorliggende plan strookt niet met deze beleidsvisie. In plaats van recreatieve verbindingen te versterken, worden deze juist verzwakt. Het vrijliggende fietspad naast de Hofvlietweg wordt na het opschuiven van de A4 vervangen door fietsstroken op de weg en de fietsverbinding van het Groene Hart via de fietstunnel onder de A4 naar recreatiegebied Vlietland wordt een stuk langer door het omleggen van de Hofvlietweg over de tunnelbuis. Als men daadwerkelijk zou kiezen voor het verbeteren van recreatieve verbindingen, dan zou de Hofvlietweg met vrijliggend fietspad parallel aan de A4 onder het knooppunt Vlietland door geleid moeten worden.

Uit onderzoeken in het kader van het bestemmingsplan Oostvlietpolder van de gemeente Leiden uit 2005 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 en de omgelegde Hofvlietweg zorgen voor het vernietigen van het broed- en foerageergebied van verschillende soorten beschermde 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.

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.

Het 10 meter hoge viaduct, waarmee de Rijnlandroute aansluit op de A4, schaadt de molenbiotop van de molen 'Zelden van Passe'. In de toelichting bij het OTB wordt hier volledig aan voorbij gegaan. In het OTB wordt zelfs gesuggereerd dat de bomen die daar al tientallen jaren staan en de molenaarswoning die waarschijnlijk net zo oud is als de molen zelf, voor windhinder zouden zorgen. Als die bomen en woning de molenbiotop inderdaad zouden schaden, dan is het onwaarschijnlijk, dat ze daar zouden staan. De bomen en de lage woning staan aan de zuidkant van de woning. Het 10 meter hoge viaduct ligt ten zuidwesten van de molen en dat is de overheersende windrichting. Het is overduidelijk dat alleen het viaduct voor windhinder zorgt en dat de voorgestelde maatregelen nauwelijks effect zullen hebben.

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 hoeft te worden verplaatst. 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.

Door de aanleg van de Rijnlandroute worden het leefgebied, het foerageergebied en de vliegroutes van de vleermuizen aangetast. Het omleggen van de bestaande watergang is geen compensatie voor deze aantasting. De omgelegde waterloop ligt ingeklemd tussen de Hofvlietweg, de tunnelmond en de bebouwing langs de Vlietweg.

Door de aanleg van de Rijnlandroute en het knooppunt Vlietland en het opschuiven van de A4 wordt het broedgebied van de weidevogels verstoord. Deze verstoring geldt niet alleen tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden. De nesten verdwijnen permanent door het verschuiven van de A4 en het aanleggen van de Rijnlandroute en het knooppunt Vlietland.



Een positieve maatregel is het aanplanten van hakhoutstruweel op het talud in de bocht van de A4 naar de Rijnlandroute aan de kant van de Oostvlietpolder tussen de Hofvlietweg en de A4. Als deze maatregel in overleg met weidevogelkundigen zonder schade voor de weidevogels kan worden uitgevoerd, mag deze maatregel wat ons betreft verder uitgebreid worden. Graag zouden we zien, dat de taluds van de viaducten beplant worden met hakhout. Mogelijk kunnen de taluds ook verlengd worden door zogenaamde grondwallen aan te leggen, waardoor de viaducten zoveel mogelijk aan het zicht onttrokken worden. Naast het toepassen van hakhout, zouden ook drachtplanten ingezaaid kunnen worden waardoor er een win-win-win-situatie kan ontstaan: goed voor de bijen, predatoren van de weidevogels krijgen 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. Uiteraard zullen voorzieningen getroffen moeten om te voorkomen dat de greenwalls als uitkijkpunt gebruikt worden door roofvogels.



Verkeersveiligheid

Volgens paragraaf 2.6, Maatregelen met betrekking tot onderliggende infrastructuur, moeten als gevolg van de aanleg van de A4 verschillende bestaande fietsverbindingen worden aangepast. In veruit de meeste gevallen zou het hierbij gaan om kleine aanpassingen waarbij bijvoorbeeld een weg over korte afstand enkele meters wordt verlegd.

Dit is een onjuiste weergave van de feiten. Langs de Hofvlietweg ligt in de huidige situatie een vrijliggend fietspad. Bij het verplaatsen van de Hofvlietweg wordt dit vrijliggende fietspad 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 het bestaande vrijliggende fietspad door fietsstroken betekent dan ook een ernstige verslechtering van de verkeersveiligheid.

Ook wordt de Hofvlietweg omgelegd en daardoor met honderden meters verlengd ten opzichte van de huidige situatie. Ook dat is geen kleine aanpassing, de fietsroute naar recreatiegebied Vlietland wordt hierdoor een stuk langer.

Verbetering leefbaarheid

Volgens de toelichting op het OTB 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 Lammebrug en de Trekvlietbrug en de herinrichting van het Lammenschansplein neemt daar het aantal motorvoertuigen per etmaal met 36% toe. Hierdoor verslechtert de luchtkwaliteit, neemt de geluidsoverlast toe en verslechtert dus juist de leefbaarheid.

Hoogachtend,
namens het bestuur,

Fons Overdijk, *voorzitter*

Hans Pieters, *secretaris*