

# Vereniging Vrienden Oostvlietpolder

OPGERICHT 12 JUNI 2002

## **Secretariaat:**

Dhr. H. Pieters

Apollolaan 74, 2324 BT Leiden

telefoon: (071) 7850697 / (06) 14799619

email: [vereniging@vriendenoostvlietpolder.nl](mailto:vereniging@vriendenoostvlietpolder.nl)

internet: [www.vriendenoostvlietpolder.nl](http://www.vriendenoostvlietpolder.nl)

twitter: <https://twitter.com/vriendenovp>

ING-bank: NL10 INGB 0009 3491 85

kamer van koophandel rijnland 28096450

Leiden, 11 februari 2015.

*Aan:* Raad van State, Afdeling Bestuursrechtspraak  
Postbus 20019, 2500 EA Den Haag

*Betreft:* beroepschrift inzake besluit provincie Zuid-Holland inpassingsplan Rijnlandroute

Geacht college,

Hierbij dient de Vereniging Vrienden Oostvlietpolder (VVO) haar beroepschrift in tegen het besluit van 10 december 2014 van Provinciale Staten Zuid-Holland met betrekking tot het provinciaal inpassingsplan Rijnlandroute (PIP). Tegen dit besluit willen wij onderstaande punten naar voren brengen:

## **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 huidige en door deskundigen voorspelde toekomstige 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.

In reactie op onze zienswijze geeft de provincie aan, dat de afwijkingen van de actuele groeicijfers passen binnen de bandbreedte van het Global Economy scenario, maar het CPB rapport 'Quantifying Four Scenarios for Europe' van oktober 2003 geeft bij de verschillende scenario's helemaal geen bandbreedte aan. Dat zou ook niet logisch zijn, want bij grote bandbreedtes zouden de verschillende scenario's elkaar overlappen. De door het CPB geschetste scenario's worden toegelicht aan de hand van verschillende ontwikkelingen, zoals de ontwikkeling van de werkgelegenheid en de rentevoet. Ook die ontwikkelingen bewegen zich al jaren in een richting die absoluut niet overeenkomt met het Global Economy scenario en ook bij deze ontwikkelingen is in de overzienbare toekomst geen ontwikkeling te verwachten in de richting van het Global Economy scenario. Doordat ook de afgelopen jaren de groeicijfers veel lager waren dan die van het Global Economy scenario, bewegen we ons steeds verder van dit scenario af en wordt het bereiken van het in dit scenario geschetste gemiddelde groeicijfer steeds onwaarschijnlijker.

Voor de regio verwacht de provincie een extra toename van het autoverkeer door de bouw van bedrijven, kantoren en woningen. In de regio worden echter 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 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. Op steeds grote schaal worden kantoren herbestemd voor studentenhuysvesting. Het grootste woningbouwproject in de regio, de bebouwing van het voormalig vliegveld Valkenburg, wordt over een steeds langere periode uitgesteld en de ramingen van de aantallen te bouwen woningen worden steeds lager.

In de door de provincie gehanteerde 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 woon-werkverkeer. 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 2014 is het aantal motorvoertuigen op de Churchillaan bijvoorbeeld met minder dan 10% gestegen en vanaf 2010 is zelf sprake van een forse 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 provincie verwijst in de reactie op de zienswijzen steeds naar de motivatie achter eerder gemaakte keuzes, maar die eerder gemaakte keuzes waren gebaseerd op onjuiste uitgangspunten en de werkelijkheid ontwikkelt zich in een richting die steeds verder van de gehanteerde uitgangspunten afwijkt. Daarmee verzwakt de onderbouwing van nut en noodzaak en de keuze voor de Zoeken naar Balans optimaal boortunnel in plaats van de no regret maatregelen steeds meer.

In het rapport 'Welvaart en leefomgeving, een scenariostudie voor Nederland in 2040', een gezamenlijke publicatie van het Centraal Planbureau, het Milieu- en Natuurplanbureau en het Ruimtelijk Planbureau staat op bladzijde 8 als belangrijkste bevinding: *"De toenemende druk op de fysieke omgeving, die ontstaat door de voortdurend groeiende behoefte aan wonen, werken en mobiliteit, vlakt op termijn naar verwachting af. Dit komt vooral door de geringere bevolkingsgroei.*

*Zo zal de congestie in de meeste scenario's na 2020 niet verder groeien. Verder maken de omslag in de groei van de beroepsbevolking en de verdienstelijking van de economie dat ook de behoefte aan bedrijventerreinen en kantoren afneemt: na 2020 is in drie van de vier scenario's geen noemenswaardige extra ruimte meer nodig. De afnemende bevolkingsgroei leidt er eveneens toe dat de vraag naar woningen langzamer toeneemt, en hiermee het beslag op de ruimte."* Met deze wezenlijke conclusie heeft de provincie Zuid-Holland in het bepalen van nut en noodzaak van de Rijnlandroute op geen enkele wijze rekening gehouden.

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 PIP 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 het PIP 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 Trekvlietbrug, het herinrichten van het Lammenschansplein en de verschillende verbeteringen aan de bestaande wegen bij de Knoop Leiden West.

In de toelichting op het PIP is een overzicht opgenomen van de ontwikkeling van het autoverkeer op een aantal hoofdwegen in de regio als het volg 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 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% ofwel 13.900 mve. Hier tegenover staat slechts een afname van het autoverkeer op het grootste knelpunt: De Churchillaan van 20.300 naar 16.000 mve, dus slechts 4300 mve. De toename van het autoverkeer op de Europaweg zal via het bestaande wegennet afgewikkeld moet worden, waardoor de verkeersproblemen op de Lammenschansweg, Voorschoterweg en Rooseveltstraat alleen maar toe zullen nemen. Over de gevolgen van de aanleg van de Rijnlandroute voor het bestaande lokale wegennet buiten het plangebied zijn in het PIP geen gegevens opgenomen. Daarmee wordt het oplossen van deze verkeersproblemen niet in het plan beschreven, maar overgelaten aan de gemeente Leiden, wat in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

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

## **Milieueffectrapportage**

Het MER is achterhaald, zeker voor wat betreft de effecten op de Oostvlietpolder en recreatiegebied Vlietland. Volgens de reactie van de provincie op onze zienswijze zijn de milieueffecten gelijk gebleven of verbeterd. Het is daarom niet noodzakelijk om een nieuw MER of een aanvulling op het MER op te stellen. Dit is volgens ons niet juist. Pas ruim na het opstellen van het MER is bekend geworden welk tracé de Rijnlandroute door de Oostvlietpolder gaat volgen en hoe de weg wordt vormgegeven:

- Rijksweg A4 schuift op in de richting van de Oostvlietpolder.
- Daardoor is het noodzakelijk ook de Hofvlietweg op te schuiven.
- De Hofvlietweg wordt omgelegd over de mond van de boortunnel, 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 aansluiting van de Rijnlandroute op de A4 is gewijzigd van een trompetaansluiting in een halve steraansluiting en gaat onder meer uit een 10 meter hoog viaduct bestaan.
- Ten behoeve van de gewijzigde aansluiting van de Rijnlandroute op de rijksweg A4 wordt een groter deel van recreatiegebied Vlietland aangetast en moet een veel groter aantal bomen in het recreatiegebied Vlietland en aangrenzende gebieden gerooid worden.

De ontwikkelingen in de Oostvlietpolder hebben het 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 het weidevogelreservaat 't Vogelhoff aangelegd. Daarnaast zijn in dit gebied enkele recreatieve fiets- en wandelpaden aangelegd, waardoor de recreatieve- en natuurwaarden van dit gebied zijn toegenomen en veel groter zijn, dan ten tijde van het opstellen van het MER. Daardoor zijn de negatieve effecten van de Rijnlandroute per saldo ook veel groter dan ten tijde van het opstellen van het MER.

Door het opschuiven van rijksweg A4 is het niet noodzakelijk de Meerburgerwatering te verleggen en wordt de Westeindse polder minder aangetast, maar het hoge viaduct tast wel degelijk de milieuwaarden en recreatieve waarden van deze polder aan. In plaats van gelijk gebleven of verbeterd, zijn de milieueffecten op de Oostvlietpolder, recreatiegebied Vlietland en de aangrenzende gebieden dus duidelijk verslechterd.

## **Natuurwaarden**

In de Provinciale Structuurvisie en de Verordening Ruimte 'Visie op Zuid-Holland' worden de agrarische gebieden met een hoge weidevogel dichtheid als belangrijke weidevogelgebieden aangeduid. De Oostvlietpolder is door de provincie in 2014 niet als belangrijk weidevogelgebied aangewezen, maar kent wel een hoge weidevogel dichtheid, 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. De provincie Zuid-Holland heeft de aanleg van het weidevogelreservaat 't Vogelhoff financieel ondersteund, dus vindt de Oostvlietpolder in de praktijk blijkbaar wel een belangrijk weidevogelgebied. In de toelichting op het Ontwerp PIP staat over de weidevogelgebieden 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. De geplande aanpassingen aan het bestaande wegennet, 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 zijn voldoende om de verkeersproblemen nu en in de toekomst op te lossen als wordt uitgegaan van reële prognoses voor de groei van het autoverkeer, de bouw van kantoren en woningen en de aanleg van bedrijventerreinen.

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 ook 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 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.

De bestaande vliegroute van vleermuizen wordt door de aanleg van de Rijnlandroute verstoord. Volgens de provincie wordt deze vliegroute omgeleid via de ecologische zone/watergang.

De ecologische zone loopt over de tunnelmond van de Rijnlandroute vlak naast de omgelegde Hofvlietweg en het daarnaast gelegen fietspad. De Hofvlietweg maakt hier een bocht van 180 graden. Voor dit deel van de Rijnlandroute is nog geen verlichtingsplan gemaakt, maar het kan niet anders dan dat dit deel van de weg vanwege de verkeersveiligheid waarschijnlijk fel verlicht wordt. Felle verlichting verstoort de vliegroutes van vleermuizen. Daardoor kan de ecologische zone onmogelijk als alternatieve vliegroute voor vleermuizen functioneren.

## **Ecologische Hoofd Structuur**

De ecologische verbingszone door de Oostvlietpolder maakt deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) van de provincie Zuid-Holland. De te verdubbelen Europaweg en de Rijnlandroute kruisen het tracé van de gedeeltelijk nog te realiseren ecologische verbingszone van Polderpark Cronesteyn via de Oostvlietpolder naar recreatiegebied Vlietland. In het PIP wordt voorgesteld de ecologische verbingszone ter hoogte van de Rijnlandroute te realiseren door het omleggen van een wetting over de tunnel en deze te voorzien van ruige oevers. In het kader van het bestemmingsplan Oostvlietpolder is diverse malen onderzocht hoe breed de ecologische zone door de Oostvlietpolder moet zijn om te kunnen functioneren.

In maart 1998 heeft Arcadis Heidemij in opdracht van de gemeente Leiden het rapport 'Natuurdoelen Oostvlietpolder' opgesteld. Uit het rapport blijkt onder meer dat de ecologische zone de vorm moet hebben van een doorlopende, zo breed mogelijke strook. Een breedte van tenminste 100 meter is voor de zone noodzakelijk om de natuurfunctie en de recreatieve functie tot zijn recht te laten komen. Voor de functie als ecologische verbingszone is een fysieke verbinding met voldoende groene elementen over land en water nodig, via de Vliet met Vlietland, polderpark Cronesteyn en Kagerplassen. In haar commentaar op inspraakreacties op het ontwerp bestemmingsplan Oostvlietpolder uit 1999 noemde de gemeente Leiden doorsnijdingen van de groene zone onwenselijk: *"Plaatselijke versmallingen van de ecologische zone (bijvoorbeeld om bestaande bebouwing of volkstuinen te handhaven) zijn vanuit ecologisch, landschappelijk en recreatief oogpunt ongewenst"*.

In het streekplan Zuid-Holland West (19 februari 2003) heeft de provincie Zuid-Holland bepaald, dat de ecologische zone door de Oostvlietpolder ten minste 50 meter breed moet zijn (bladzijde 92). In het bestemmingsplan Oostvlietpolder uit 2004 nam de gemeente Leiden deze eis over met twee uitzonderingen: Ter hoogte van nieuw aan te leggen volkstuinen zou de zone 30 meter breed worden en ter hoogte van de bestaande volkstuinen slecht 2 meter breed. Aan beide versmallingen van de ecologische zone heeft de provincie Zuid-Holland goedkeuring onthouden vanwege strijdigheid met het streekplan.

In haar in opdracht van de Raad van State opgestelde deskundigenadvies van 9 oktober 2007 geeft de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB) aan, dat uit onderzoeken, zoals het rapport 'Groene connecties' blijkt, dat een breedte van 50 meter geschikt is voor het creëren van een ecologische verbingszone.

Ter hoogte van de tunnel van de Rijnlandroute gaat de ecologische zone bestaan uit een 7,5 meter brede sloot met natuurvriendelijke oevers die wordt ingeklemd tussen de omgelegde Hofvlietweg en het daarnaast gelegen fietspad, het werkgebouw boven de tunnel en de bebouwing langs de Vlietweg. Met een breedte van 7,5 meter is dit deel van de ecologische verbingszone in strijd met het streekplan Zuid-Holland West en de Structuurvisie van de provincie Zuid-Holland.

Voor gebieden die tot de EHS behoren, zoals de ecologische zone door de Oostvlietpolder, geldt het 'nee, tenzij'-beginsel. Het 'nee, tenzij'-beginsel stelt dat aantasting van de EHS alleen kan plaatsvinden als er geen reële alternatieven zijn én als er sprake is van redenen van groot openbaar belang. Aan deze eisen wordt bij de aanleg van de Rijnlandroute, zoals al eerder gesteld, niet voldaan. Er zijn wel degelijk reële alternatieven voor de aanleg van de Rijnlandroute. De geplande aanpassingen aan het bestaande wegennet, 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 zijn voldoende om de verkeersproblemen nu en in de toekomst op te lossen als wordt uitgegaan van reële prognoses voor de groei van het autoverkeer, de bouw van kantoren en woningen en de aanleg van bedrijventerreinen.

## **Snelwegpanorama**

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. Als reactie op onze zienswijze geeft de provincie aan, dat het snelwegpanorama langs de A4 wordt gerespecteerd. Er komen in het kader van de Rijnlandroute geen schermen of hoog opgaande beplanting tussen het weidegebied en de A4, waardoor het zicht op het open landschap blijft bestaan. Dit is niet juist. Het zicht op het open landschap wordt verstoord. De knoop Hofvliet bestaat onder meer uit een 11 meter hoge fly-over, waarover 4 meter hoog vrachtverkeer rijdt en waar nog hogere lichtmasten en portalen komen te staan. Hierdoor wordt het snelwegpanorama wel degelijk aangetast.

## **Molenbiotoop**

Het 10 meter hoge viaduct, waarmee de Rijnlandroute aansluit op de A4, schaadt de molenbiotoop van de molen 'Zelden van Passe'. Om de windvang van de molen Zelden van Passe te verbeteren wil de provincie de hoge bomen gelegen aan de buitenrand van het recreatiegebied Vlietland, de rij hoge populieren langs de Hofvlietweg en de wilgen aan de oostkant langs de A4 kappen. Deze bomenkap is geen mitigerende maatregel. De hoge bomen aan de rand van recreatiegebied Vlietland staan hier al tientallen jaren, zonder dat er blijkbaar sprake was van het aantasten van de molenbiotoop van de molen 'Zelden van Passe'. Bovendien staan deze bomen aan de van de molen afgekeerde zijde van de knoop Hofvliet. De lage wilgen langs de A4 staan in de windschaduw van de knoop Hofvliet.

## **Landschappelijke inpassing**

Met landschappelijke inpassing lijkt de provincie te bedoelen, dat de automobilist rijdend over de hoge fly-overs van de knoop Hofvliet moet kunnen genieten van het omliggende landschap in plaats van op de weg te letten. Nergens wordt in de plannen duidelijk gemaakt hoe de knoop Hofvliet zelf zodanig in het landschap ingepast kan worden, dat de aantasting van de natuurlijke en recreatieve waarden van de omliggende gebieden zoveel mogelijk wordt beperkt. Eén van de belangrijkste maatregelen, het onderlangs de A4 leiden van één van de aansluitingen, waardoor de hoogste fly-over

kan vervallen, wordt door de provincie afgedaan als technisch en vooral financieel niet haalbaar, maar dit wordt nergens onderbouwd. De technische haalbaarheid is door verkeersdeskundige dhr. Klimbie inmiddels voldoende aangetoond. De financiële haalbaarheid lijkt ook geen probleem. Door één aansluiting op de A4 onderlangs aan te leggen, kan veel zand bespaard worden, is het kappen van veel bomen niet nodig, wordt de molenbiotop van de molen 'Zelden van Passe' minder aangetast, waardoor minder financiële compensatie nodig is. Bovendien heeft in ieder geval de gemeente Leiden, groot voorstander van één aansluiting onderlangs, zich bereid verklaard een financiële bijdrage te willen leveren.

## **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. Daarmee wordt niet voldaan aan de eisen van financiële haalbaarheid.

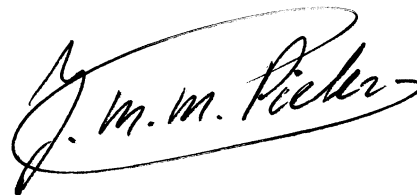
Wij verzoeken u het besluit inpassingsplan Rijnlandroute te vernietigen en verweerders in de proceskosten te veroordelen.

Namens de Vereniging Vrienden Oostvlietpolder,

hoogachtend,



F. Overdijk, *voorzitter*



H. Pieters, *secretaris*