

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

internet: www.vriendenoostvlietpolder.nl

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

ING-bank: NL10 INGB 0009 3491 85

kamer van koophandel rijnland 28096450

Leiden, 23 februari 2015.

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

Betreft: beroepsschrift inzake het Tracébesluit Rijnlandroute A4 en A44
van de minister van Infrastructuur en Milieu

Geacht college,

Hierbij dient de Vereniging Vrienden Oostvlietpolder (VVO) haar beroepsschrift in tegen het Tracébesluit Rijnlandroute A4 en A44 van 17 december 2014 van de minister van Infrastructuur en Milieu (I&M), in overeenstemming met de staatssecretaris van Economische Zaken. Tegen dit besluit willen wij onderstaande punten naar voren brengen:

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 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 en het ministerie van I&M van uit gaan, is dus onrealistisch hoog.

In reactie op onze zienswijze verwijst het ministerie van I&M kortweg naar de eerdere onderzoeken die het Rijk, de provincie en de regio hebben uitgevoerd en die nut en noodzaak zouden hebben aangetoond. Daarbij gaat het ministerie voorbij aan het feit, dat in al deze onderzoeken het Global Economy scenario als uitgangspunt is gehanteerd, ondanks dat de economische groei in al die jaren veel lager was, dan waar het ministerie in de ramingen van uit gaat. 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. Het voortdurend terugverwijzen naar eerdere onderzoeken is geen goede onderbouwing voor het Tracébesluit dat nu wordt genomen. Ook dit besluit moet op juiste cijfers gebaseerd worden en de gehanteerde ramingen zijn als onderbouwing van het huidige besluit nog onrealistischer, dan ten tijde van het opstellen van de ramingen.

In de door het ministerie van I&M 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 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 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.

Voor de regio wordt een extra toename van het autoverkeer verwacht 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. Op steeds grote schaal worden kantoren herbestemd voor studentenhuisvesting. 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 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 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 hebben de provincie Zuid-Holland en het ministerie van I&M 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 Lammbrug en de Trekvlietbrug, het herinrichten van het Lammenschansplein en de verschillende verbeteringen aan de bestaande wegen bij de knoop Leiden West. Nergens in het Tracébesluit 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 haar reactie op onze zienswijze gaat het ministerie van I&M volledig voorbij aan dit bezwaar en ook in het Tracébesluit wordt op geen enkele wijze onderbouwd, waarom meer maatregelen nodig zijn dan het oplossen van de bestaande knelpunten op de huidige N206.

In paragraaf 3.1 van het Ontwerp Tracébesluit (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 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. 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 geboorde tunnel tussen de A4 en de A44 of van andere maatregelen, zoals 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.

In de toelichting op het Ontwerp Tracébesluit wordt in tabel 3.1 een overzicht gegeven van de ontwikkeling van het autoverkeer op een aantal hoofdwegen in de regio als gevolg 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 Lammbrug 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 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. Over de gevolgen van de aanleg van de Rijnlandroute voor het bestaande lokale wegennet buiten het plangebied zijn in het Tracébesluit 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 de reactie op onze zienswijze wordt hierop opnieuw niet ingegaan. De reactie beperkt zich tot de aanpassing van het Lammenschansplein, maar het extra verkeer dat via de Europaweg op het Lammenschansplein uitkomt, moet dat plein ook weer verlaten en vice versa. Dat kan alleen via het ook nu al overbelaste lokale wegennet.

Milieu-effectrapportage

Het MER is achterhaald, zeker voor wat betreft de effecten op de Oostvlietpolder en recreatiegebied Vlietland. Volgens de reactie van het ministerie van I&M 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 steraanloop 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 geroid 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 milieuwwaarden 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.

Natuur en landschap

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. Volgens de provinciale visie moeten de diverse functies in de groene ruimte de komende jaren nog meer gekoppeld worden om daarmee de provinciale doelen op het gebied van landschap en natuur 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. 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 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 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 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. In de reactie op onze zienswijze bevestigt het ministerie van I&M, dat door de aanleg van de Rijnlandroute broedgebied van weidevogels in de Oostvlietpolder zal verdwijnen en dat extra verstoring zal optreden. Volgens het ministerie kent het weidevogelgebied in de Oostvlietpolder geen extra bescherming. Dit doet niet ter zake. Niet het weidevogelgebied, maar de weidevogels zelf moeten beschermd worden. Volgens het ministerie blijven de mitigerende maatregelen beperkt tot de aanleg van extra foerageergebied in de vorm van een plas-drasgebied en begeleidende beplanting langs het knooppunt om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Er wordt dus blijkbaar geen enkele maatregel genomen om het broedgebied van de weidevogels, zowel tijdens de aanleg van de Rijnlandroute als structureel, te beschermen.

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. De watergang ligt bovendien direct naast de Hofvlietweg en het daarnaast gelegen fietspad. De Hofvlietweg maakt een bocht van 180 graden over de tunnelmond. Voor de verkeersveiligheid zal een dergelijke wegconstructie goed verlicht moeten worden. Deze verlichting verstoort de vliegroute van de vleermuizen. De omgelegde watergang zal daardoor dus niet als alternatief voor de verstoorde vliegroutes van de vleermuizen kunnen dienen.

Ecologische Hoofd Structuur

De ecologische verbindingszone 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 verbindingszone van Polderpark Cronesteyn via de Oostvlietpolder naar recreatiegebied Vlietland. In het Tracébesluit wordt

voorgesteld de ecologische verbindingzone 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 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 verbindingzone 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. 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 slechts 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 verbindingzone.

Ter hoogte van de tunnel van de Rijnlandroute gaat de ecologische zone volgens de reactie van het ministerie van I&M op onze zienswijze 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 verbindingzone 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 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. Volgens het ministerie van I&M beschrijft het snelwegpanorama het zicht vanaf de weg over de polder. Dit zicht over de Westeindse Polder wordt volgens het ministerie door de viaducten nauwelijks aangetast. Dit is niet juist. De aansluiting van de Rijnlandroute op de A4, met onder andere een 10 meter hoog viaduct met daar boven nog portalen en lichtmasten zal het snelwegpanorama nadrukkelijk wel degelijk aantasten en zowel het uitzicht op de Westeindse polder als op de Oostvlietpolder belemmeren.

Molenbiotoop

Het 10 meter hoge viaduct, waarmee de Rijnlandroute aansluit op de A4, schaadt de molenbiotoop 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 molenbiotoop 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.

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. De Hofvlietweg en het daarnaast gelegen fietspad worden omgelegd en daardoor met honderden meters verlengd ten opzichte van de huidige situatie. 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.

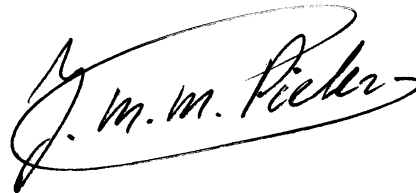
Wij verzoeken u het Tracébesluit Rijnlandroute A4 en A44 te vernietigen en verweerders in de proceskosten te veroordelen.

Namens de Vereniging Vrienden Oostvlietpolder,

hoogachtend,



F. Overdijk, *voorzitter*



H. Pieters, *secretaris*

Bijlagen:

- *De statuten van de Vereniging Vrienden Oostvlietpolder (beperkte rechtsbevoegdheid).*
- *Een kopie van een gewaarmerkt uittreksel uit het Handelsregister (17 februari 2015) en welke is ondertekend door alle bestuursleden van de vereniging.*