

Vereniging Vrienden Oostvlietpolder

OPGERICHT 12 JUNI 2002

Secretariaat:

Dhr. H. Pieters

Spiegelstraat 35, 2332 BC Leiden

telefoon: (071) 785 06 97

email: vereniging@vriendenoostvlietpolder.nl

internet: www.vriendenoostvlietpolder.nl

ING-bank: 9349185

kamer van koophandel rijnland 28096450

Leiden, 23 augustus 2012

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

Betreft: Zienswijze inzake het voorontwerp inpassingsplan Rijnlandroute en het MER

Geacht college,

Hierbij doen wij u onze zienswijze toekomen inzake het voorontwerp inpassingsplan Rijnlandroute en het MER. Wij vertrouwen er op dat u onze zienswijze bij de verdere besluitvorming en procedure rond de Rijnlandroute zult betrekken.

1. Onvolledige plannen

Het is veel te vroeg om nu al een MER en voorontwerp inpassingsplan voor inspraak te publiceren, omdat de provinciale plannen nog verre van compleet zijn en de (milieu)effecten van deze plannen dus ook nog niet bekend zijn. Daarmee neemt de provincie Zuid-Holland de inspraak absoluut niet serieus: Hoe kun je als belanghebbende inspreken zonder te weten wat de precieze plannen zijn?

Zo is het nog helemaal niet bekend of er wel een bypass Oostvlietpolder komt. De gemeente Leiden heeft van de provincie Zuid-Holland een half jaar de tijd gekregen om te onderzoeken of er een alternatief voor deze bypass Oostvlietpolder mogelijk is.

Alle betrokken gemeenten hebben een uitgebreid wensenpakket ingediend voor een betere inpassing van de Rijnlandroute. Voor wat betreft de wensen van de gemeente Leiden met betrekking tot de Oostvlietpolder gaat het hierbij om een verdiepte ligging en overkapping van de weg en een aansluiting op de A4 door middel van een tunnel onder de A4 in plaats van een viaduct over de A4. Als deze wensen geheel of gedeeltelijk uitgevoerd worden, betekent dit dat de gevolgen voor natuur en milieu, bewoners en recreanten in de Oostvlietpolder ingrijpend wijzigen ten opzichte van de huidige plannen.

In zowel de MER Rijnlandroute als het voorontwerp inpassingsplan wordt op verschillende plaatsen beschreven dat aanvullende onderzoeken, aanvullende plannen, mitigerende maatregelen, heldere motivaties enz. nodig zijn. Het blijft bij deze constatering; welke onderzoeken, plannen, maatregelen of motivaties dit zijn, wordt niet uitgewerkt. Zonder deze aanvullingen is niet duidelijk wat de precieze plannen zijn, hoe de Rijnlandroute precies in het landschap ingepast gaat worden en op grond waarvan de provincie Zuid-Holland denkt de ontheffingen te krijgen die noodzakelijk zijn voor de aanleg van de Rijnlandroute.

Schrijvende voorbeelden hiervan zijn de verwijzing op bladzijde 12 van het voorontwerp inpassingsplan naar de ontheffing die wordt aangevraagd voor de Ecologische Hoofd Structuur en de beeldkwaliteitparagraaf die nodig is vanwege de aantasting van de bufferzones. Voor de ontheffing van de EHS wordt verwezen naar paragraaf 5.8, waar geen enkele motivatie voor het verlenen van een ontheffing wordt gegeven. Voor de beeldkwaliteitparagraaf wordt verwezen naar het toekomstige inpassingsplan.

Ondanks het ontbreken van de relevante onderzoeken, worden in het voorontwerp inpassingsplan al wel conclusies getrokken. Zo stelt het voorontwerp inpassingsplan op bladzijde 29 dat de Rijnlandroute op het gebied van luchtkwaliteit uitvoerbaar is, ondanks dat er voor dit aspect aanvullend onderzoek gedaan moet worden. Het is duidelijk dat de luchtkwaliteit in de Oostvlietpolder verslechtert door het verdubbelen van de Europaweg van 2 x 1 naar 2 x 2 rijstroken (of zelfs 2 x 3 rijstroken, zoals op bladzijde 21 van het voorontwerp inpassingsplan staat) en door de aanleg van de bypass Oostvlietpolder, maar naar de omvang van deze verslechtering is dus nog geen enkel onderzoek gedaan.

Ook met betrekking tot het aspect ecologie wordt op bladzijde 54 van het voorontwerp inpassingsplan de conclusie getrokken dat het plan uitvoerbaar is, terwijl op dezelfde bladzijde nog gesteld wordt dat de Rijnlandroute een negatief effect op de natuurwaarden in en rond het plangebied heeft en dat de informatie in het MER nog niet toereikend is om de uitvoerbaarheid van de Rijnlandroute in het inpassingsplan aannemelijk te kunnen maken

2. Onrealistische aannames

De MER Rijnlandroute gaat uit van onrealistische aannames ten aanzien van de groei van het autoverkeer, het aantal woningen en het aantal kantoren in de regio Holland Rijnland.

In het “Aanvullend advies inzake de voorgenomen aanleg van de Rijnlandroute” heeft de Leidse Milieu Raad de gemeten verkeersintensiteiten op de Leidse Churchillaan in de periode 1990 tot 2010 vergeleken met de prognose van de provincie Zuid-Holland, waarop de noodzaak van de Rijnlandroute en de keuze voor Zoeken naar Balans gebaseerd is. In de periode 1990 tot 2010 is het autoverkeer op de Churchillaan volgens de metingen tussen de 15% en 25% toegenomen.

Volgens de prognose van de provincie Zuid-Holland zou het autoverkeer in de periode 2010 tot 2020 met 42% tot 52% toenemen. Gegeven de huidige economische recessie en de verwachte zwakke economische groei voor de komende jaren (De Nederlandse Bank verwacht tot 2020 vrijwel geen economische groei), zijn deze prognoses veel te hoog.

Volgens het MER (bladzijde 8) zijn in de komende jaren in de regio rondom Leiden en Katwijk 23.000 tot 25.000 woningen gepland. Eén van de belangrijkste woningbouwlocaties is het voormalige vliegveld Valkenburg. Het MER zegt hierover: “Onderdeel hiervan is de projectlocatie Valkenburg ter plaatse van het voormalige Vliegkamp Valkenburg, met veel ruimte voor wonen, bedrijven en recreatie”. De plannen voor deze woningbouwlocatie worden echter voortdurend vertraagd en naar

beneden bijgesteld. Het “Aanvullend advies inzake de voorgenomen aanleg van de Rijnlandroute” van de Leidse Milieu Raad zegt over de bouwlocatie Valkenburg het volgende: “Zo is het aantal woningen, dat in 2020 op de locatie Valkenburg gerealiseerd wordt geacht, teruggebracht naar 2.000 en het aantal ha. bedrijfsterrein naar 10, maar ook die getallen zijn gelet op de recessie en de voor realisatie van een bouwlocatie benodigde procedure- en aanlegtijd naar onze mening niet reëel”.

Door het instorten van de markt voor kantoren en de grote leegstand in de regio Holland Rijnland is het ook niet reëel om te verwachten dat er de komende jaren nog op grote schaal kantoren bijgebouwd zullen worden.

3. Strijdigheid met hogere regelgeving

Ecologische Hoofd Structuur

De Rijnlandroute doorkruist in de Oostvlietpolder een ecologische verbindingszone die onderdeel uitmaakt van de Ecologische Hoofdstructuur. De Rijnlandroute leidt vooral tot oppervlakteverlies als versnippering van de ecologische verbindingszone in de Oostvlietpolder. Aantasting van de Ecologische Hoofd Structuur is niet toegestaan tenzij er een groot maatschappelijk belang mee gemoeid is en er geen reële alternatieven bestaan. De aanleg van de Rijnlandroute wordt door de provincie Zuid-Holland als een groot maatschappelijk belang beoordeeld. Ook de provincie Zuid-Holland heeft echter de Churchill Avenue als een reëel alternatief beoordeeld en bij de Churchill Avenue is de aantasting van de Ecologische Hoofd Structuur veel kleiner dan bij de gekozen variant Zoeken naar Balans.

Bufferzonebeleid

De Rijnlandroute tast de bufferzone tussen Leiden, Den Haag en Zoetermeer aan. Volgens het voorontwerp inpassingsplan dienen deze gebieden in nieuwe plannen in stand te worden gehouden en dient voorkomen te worden dat de wezenlijke kenmerken en waarden van deze gebieden significant kunnen worden beperkt. Door de aanleg van de Rijnlandroute direct naast het weidevogelgebied in de Oostvlietpolder en met een aansluiting bovenlangs de A4 en in het weidevogelgebied in de Grote Westeindsche polder en door de aanleg van de bypass Oostvlietpolder die de uit cultuurhistorisch oogpunt belangrijke lintbebouwing langs de Vlietweg met een hoge brug over het Rijn-Schiekanaal doorsnijdt, worden wezenlijke kenmerken van de Oostvlietpolder, zoals het open agrarische karakter, en cultuurhistorische, natuurlijke en recreatieve waarden wezenlijk aangetast.

Structuurvisie Zuid-Holland

Volgens de Structuurvisie Zuid-Holland moeten doorzichten vanaf (snel)wegen en spoorlijnen (voorheen snelwegpanorama's) behouden worden. Ontwikkelingen in deze zones zijn alleen mogelijk als zij geen afbreuk doen aan de kwaliteit van openheid en de zichtlijnen vanuit de infrastructuur. De aanleg van de Rijnlandroute tast het voormalige snelwegpanorama langs de A4 ter hoogte van de Oostvlietpolder aan door de aansluiting van de Rijnlandroute op de A4 door middel van een viaduct.

4. Worst case scenario

Volgens het MER wordt uitgegaan van de komst van een bedrijventerrein in de Oostvlietpolder, ondanks dat dit bedrijventerrein in de Structuurvisie van de gemeente Leiden is geschrapt. Dit wordt gedaan omdat voor het bepalen van de optredende effecten sprake is van een worst case benadering door uit te gaan van dergelijke ontwikkelingen; in verband met de toename van het verkeer die samenhangt met de aanleg van een bedrijventerrein. Omgekeerd kan gesteld worden dat de natuurlijke en recreatieve waarden van de Oostvlietpolder verder versterkt worden als het bedrijventerrein er niet komt en dat dan de negatieve effecten van de aanleg van de Rijnlandroute en dan vooral de aanleg van

de bypass Oostvlietpolder veel sterker zullen zijn. Bij een worst case scenario zou dus veel eerder uitgegaan moeten worden van het niet doorgaan van het bedrijventerrein, een ontwikkeling die ook het meest waarschijnlijk is.

5. Verkeer en luchtkwaliteit

Door de aanleg van de Rijnlandroute en de bypass Oostvlietpolder en de verdubbeling van de Europaweg van 2 x 1 naar 2 x 2 rijstroken neemt het autoverkeer door de Oostvlietpolder enorm toe. Ondanks de aanleg van de Rijnlandroute zal volgens de prognoses van de provincie Zuid-Holland zelf het autoverkeer op de Churchillaan toenemen. Dit verkeer zal voor een belangrijk deel gebruik maken van de bypass Oostvlietpolder.

Ook de Europaweg wordt niet voor niets verdubbeld. De huidige Europaweg was volgens het bestemmingsplan Oostvlietpolder al in 2001 volbelast. Sindsdien is de A4 verbreed van 2 x 2 naar 2 x 3 rijstroken. Deze verbreding zal in combinatie met de verdubbeling van de Europaweg naar verwachting veel extra autoverkeer op de Europaweg, de snelste verbinding tussen de A4 en het centrum van Leiden, tot gevolg hebben. Zowel in de directe omgeving van de bypass Oostvlietpolder als de Rijnlandroute zelf liggen gevoelige (woon)bestemmingen. De enorme stijging van het autoverkeer leidt tot een grote stijging van de uitstoot van fijn stof, waardoor Europese normen naar verwachting overschreden worden. In de MER noch in het voorontwerp inpassingsplan zijn cijfers over de verslechtering van de luchtkwaliteit opgenomen.

6. Natuurwaarden

In de MER noch in het voorontwerp inpassingsplan wordt rekening gehouden met het begin 2012 op basis van het bestaande bestemmingsplan gerealiseerde weidevogelgebied in de Oostvlietpolder. Door de aanleg van dit weidevogelgebied zullen de bestaande natuurwaarden en met name het aantal weidevogels naar verwachting toenemen.

Volgens het voorontwerp inpassingsplan en de MER blijkt uit de natuurtoets dat in de Hofpolder (het zuidwestelijk deel van de Oostvlietpolder) belangrijke aantallen weidevogels broeden. Dit was dus al zo vóór de aanleg van het weidevogelreservaat. De meeste weidevogels zijn tevens Rode Lijstsoorten. Ook enkele vogels van natte graslanden staan vermeld op de Rode Lijst. Door de aanleg van de Rijnlandroute wordt het leefgebied van deze Rode Lijst vogelsoorten vernietigd en dat is op grond van Europese regelgeving verboden.

7. Recreatieve waarden

Volgens de MER wordt geen aantasting van de recreatiekwaliteit in de Oostvlietpolder voorzien. Weliswaar neemt de geluidsbelasting toe, maar deze is in de huidige situatie al relatief hoog. Ook zou de bereikbaarheid van de recreatiegebieden bij geen van de varianten negatief beïnvloed worden en zou de bereikbaarheid zelfs verbeteren, omdat de verkeersafwikkeling in het plangebied verbetert. Beide aannames zijn niet juist.

De recreatieve waarden van de Oostvlietpolder worden juist wel ernstig aangetast. In de Oostvlietpolder liggen diverse volkstuincomplexen en een recreatiepark en de Vlietweg is een veel gebruikte en hoog gewaardeerde fiets-, wandel- en skeelerroute. Met de aanleg van het weidevogelgebied worden tevens extra fietspaden en wandelpaden en mogelijk ook een kanoroute aangelegd. De huidige geluidsbelasting is vooral afkomstig van de A4, maar dan alleen als de wind uit

oostelijke richtingen waait. Door de geplande aanleg van een stadsbos langs de A4 zal deze geluidsbelasting naar verwachting afnemen. Met de komst van de Rijnlandroute worden wegen aangelegd aan de zuidkant van de Oostvlietpolder, tussen het weidevogelgebied en recreatiegebied Vlietland en dwars door de Oostvlietpolder, over de Vlietweg en vlak langs de volkstuincomplexen en het recreatiepark. Hiermee zal de geluidsbelasting bij de overheersende windrichtingen enorm toenemen en wordt het open karakter van de polder verpest door de aanleg van de bypass Oostvlietpolder, met een hoge brug over het Rijn-Schiekanaal en door de bouw van het viaduct over de A4. Door deze ingrepen wordt de Oostvlietpolder zelf veel minder aantrekkelijk voor recreanten en wordt ook de groene fiets-, wandel-, en skeelerroute langs en door de Oostvlietpolder veel minder groen en dus ook minder aantrekkelijk.

Ook is het niet juist te veronderstellen dat de bereikbaarheid van de recreatiegebieden verbetert. Veel recreanten maken gebruik van de fiets, omdat de Vlietweg voor autoverkeer geen doorgaande route is. Voor fietsers wordt de Vlietweg veel minder aantrekkelijk. De bereikbaarheid van de volkstuincomplexen en het recreatiepark voor autoverkeer, vooral voor ouderen belangrijk, verslechtert door de verdubbeling van de Europaweg.

8. Cultuurhistorische waarden

Volgens het Streekplan Zuid-Holland West is de Vlietweg een weg met uit cultuurhistorisch oogpunt belangrijke lintbebouwing. Volgens het streekplan legt het cultuurhistorisch belang beperkingen op aan de ruimtelijke ontwikkelingen die hier mogelijk zijn. Door de aanleg van de Rijnlandroute en de bypass Oostvlietpolder worden de cultuurhistorische waarden ernstige schade toegebracht. Voor de tunnel onder en brug over het Rijn-Schiekanaal moeten woningen, waaronder historische boerderijen, wijken.

Het uitzicht op de cultuurhistorische lintbebouwing wordt verpest door de aanleg van de hoge brug over het Rijn-Schiekanaal die voor de bypass Oostvlietpolder is gepland en even verderop wordt het kenmerkende uitzicht tussen de cultuurhistorische lintbebouwing door op het achterliggende open landschap gedomineerd door het zicht op een open tunnelbak, een drukke weg op maaiveld niveau en een hoog viaduct over de A4. Kortom het cultuurhistorisch lint wordt in losse stukken geknipt, waardoor geen sprake meer is van een lint en de cultuurhistorische waarde van de Vlietweg dus wordt vernietigd.

Volgens het MER zijn de effecten van de bypass Oostvlietpolder beperkt vanwege de aanleg van een bedrijventerrein in de Oostvlietpolder ter hoogte van de doorsnijding van de Vlietweg. Dit is niet juist. Ook als het bedrijventerrein doorgaat, wordt dit kleine terrein van 29 hectare (op een totale oppervlakte van de Oostvlietpolder van 166 hectare) aangelegd tegen de A4 en Europaweg aan en worden de cultuurhistorische lintbebouwing langs de Vlietweg en het open landschap direct daarachter niet aangetast.

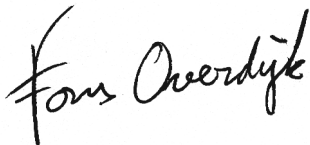
9. Molenbiotoop

Volgens het voorontwerp inpassingsplan tast de Rijnlandroute de molenbiotoop aan van de molen 'Zelden van Passe' aan de Hofweg in Zoeterwoude aan de oostelijke zijde van de A4. Volgens het voorontwerp inpassingsplan (bladzijde 37) zijn er obstakels in de omgeving aanwezig die zorgen voor windhinder. Hierbij gaat het om hoge bomen en de naast de molen gelegen woning. De molen Zelden van Passe scoort daarom 'redelijk'. Wij hebben ter plaatse kunnen constateren dat de hoge bomen op een behoorlijke afstand van de molen liggen in het recreatiegebied Vlietland. Bovendien kunnen bomen die voor windhinder zorgen zo nodig gekapt worden. In Vlietland worden op grote schaal

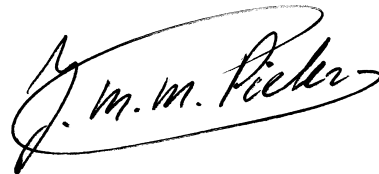
bomen gekapt. Elders in de Oostvlietpolder zijn enkele jaren geleden ook bomen gekapt omdat deze een gevaar opleverden voor het verkeer. Het ging hierbij om populieren van een vergelijkbare ouderdom als de bomen die mogelijk voor windhinder voor de molen 'Zelden van Passe' zorgen. De kans is dus groot dat ook deze bomen binnen afzienbare tijd gekapt worden.

De naast de molen gelegen woning is zo laag dat deze nauwelijks voor windhinder kan zorgen. De woning hoort bovendien bij de molen en had daar dus nooit gestaan als deze voor windhinder zou zorgen. Bovendien ligt deze woning aan de noordzijde van de molen, terwijl de wind doorgaands uit westelijke richtingen waait. De aansluiting van de Rijnlandroute op de A4 wordt gemaakt door middel van een hoog viaduct direct ten zuidwesten van de molen en zal de molenbiotoop dus onherstelbaar aantasten. In het voorontwerp inpassingsplan wordt alleen, zoals gebruikelijk, naar toekomstig onderzoek naar de invloed van het viaduct op de molenbiotoop en toekomstige compenserende maatregelen verwezen, terwijl nu al volstrekt duidelijk is dat de molenbiotoop wordt aangetast en dat geen compenserende maatregelen mogelijk zijn.

Hoogachtend,
namens het bestuur,



Fons Overdijk, *voorzitter*



Hans Pieters, *secretaris*