



Leiden, 27 oktober 2014.

*Aan:* De leden van Provinciale Staten Zuid-Holland

*Betreft:* Dringende oproep voor een goede inpassing van de Rijnlandroute in de Oostvlietpolder en recreatiegebied Vlietland

*Provincie blijft Oost-Indisch doof voor een goede inpassing van de Rijnlandroute in de Oostvlietpolder en Vlietland*

## **Dringende oproep aan alle Statenleden: Als we het dan tóch doen, laten we het dan góed doen!!!**

Geacht Statenlid,

De afgelopen maanden hebben wij, Recreatiecentrum Vlietland B.V., de Vereniging Vrienden Oostvlietpolder (VVO) en het laatste melkveebedrijf van Leiden 'De Elzahoeve', er herhaaldelijk bij de provincie op aangedrongen om de Rijnlandroute in de Oostvlietpolder en bij de A4 beter in te passen. Want zoals de plannen nu op tafel liggen, betekent dit het einde van de groene Oostvlietpolder, van recreatiegebied Vlietland en van de bedrijfsvoering van 'De Elzahoeve'. Omtrent de mogelijkheden tot het (beter) inpassen van de Rijnlandroute in de Oostvlietpolder en Vlietland (waar nu in de plannen van de provincie en het rijk absoluut geen sprake van is) hebben wij onderzoek laten doen door een verkeersdeskundige. En in tegenstelling tot hetgeen de provincie telkens beweert, zijn de verbeterpunten technisch haalbaar en de kosten hiervan beduidend lager dan wat de provincie iedereen wil laten geloven.

Om ervoor te zorgen dat ook de andere waardevolle bestemmingen nabij Leiden kunnen blijven bestaan, sturen wij u een met hulp van een verkeersdeskundige gemaakte opsomming van de voordelen van het onderlangs brengen van één fly-over en het belang van het realiseren van een goede geluid- en zichtafscherming. Wij, maar ook de generaties na ons, rekenen erop dat u straks niet alleen een goed besluit neemt over de Rijnlandroute maar ook oog hebt voor en een goed besluit neemt over het voortbestaan van de naastgelegen, door inwoners van Zuid-Holland zeer gewaardeerde bestemmingen! Anders gezegd, de Rijnlandroute: als we het dan tóch doen, laten we het dan góed doen!!!

### **A De voordelen van het onderlangs brengen van één fly-over van de aansluiting van de Rijnlandroute op de A4 zijn:**

#### *1. Verminderde hoogteligging knooppunt en betere grondbalans*

Het hoogste punt van het knooppunt is momenteel 11 meter boven het polderniveau van de Oostvlietpolder. Inclusief de hoogte van een vrachtwagen betekent dit een hoogteverschil van

15 meter (!) in het landschap. Met het onderlangs brengen van één fly-over kan deze hoogte teruggebracht worden met circa 4 á 5 meter. Niet alleen in hoogte maar met name in de breedte neemt daarmee de totale beleving en aantasting kwadratisch af: de toeleidende grondlichamen worden allemaal een stuk lager. Daarnaast verdwijnt natuurlijk één van de twee bogen helemaal onderlangs. Dit bespaart ook fors op de kosten van de benodigde hoeveelheden zand voor grondophoging in een veengebied met zeer slechte grondslag. Momenteel is de groundbalans voor het project negatief. Dat wil zeggen de hoeveelheid grond uit de boortunnel is te weinig voor alle benodigde ophogingen voor het knooppunt Vlietland en de zone A4. Deze aanpassing kan honderdduizenden euro's aan kostenbesparing met zich meebrengen.

#### *2. Minder aantasting van het landschap en minder geluid-, zicht- en lichthinder alsook minder last van stank en fijnstof*

De overlast door verkeerslawaaï, lelijk uitzicht, stank, lichthinder en fijnstof zal verminderen voor de omgeving. De beleving van de omgeving vanuit de Oostvlietpolder, Vlietland, het natuurgebied 't Vogelhoff en de polders in Zoeterwoude wordt landschappelijk aanzienlijk verbeterd. De overgebleven fly-over komt tevens iets verder van Vlietland af te liggen. Door de algemeen lagere ligging wordt ook geluidsverspreiding richting de omgeving verminderd.

#### *3. Betere en kostenbesparende asligging A4*

De keuze voor 2 bogen bovenlangs is momenteel inpasbaar doordat de verbindingsboog van Den Haag richting Rijnlandroute een grotere horizontale straal gegeven is dan eigenlijk noodzakelijk ( $R=465\text{m}$  i.p.v.  $R=200\text{m}$ ). Hierdoor is de toenadering van deze boog t.o.v. de rijbanen van de A4 flauw. Dit heeft als gevolg dat in het ontwerp een verdere verlegging van de A4 richting Vlietland/Oostvlietpolder noodzakelijk is, welke volledig buiten het huidige wegprofiel ligt. Bij de keuze voor één boog onderlangs kan deze boogstraal krapper ontworpen worden waardoor de A4 kan terugschuiven richting Meerburgerwating. Zodoende wordt de noodzaak tot aanbouw van compleet nieuwe grondophogingen voor de weglichamen voor de A4 voorkomen. De bestaande rijbanen kunnen hergebruikt worden over circa 1 km lengte, wat mogelijk vele tonnen tot 1 á 2 miljoen euro kan besparen (denk ook aan fasering tijdens de bouw). Wij betwijfelen of deze kostenvoordelen door de provincie al beschouwd zijn.

#### *4. Minder ruimtebeslag Oostvlietpolder*

Het krapper maken van deze boog zorgt er tevens voor dat de toeleidende baan richting boortunnel strakker tegen de rijbaan van de andere richting geplaatst kan worden. Dit bespaart enkele hectares aan weidegronden voor 'De Elzahoeve' en daarmee ook groene ruimte in de Oostvlietpolder. Tevens zorgt dit voor minder grondverwervingskosten.

#### *5. Minder aantasting van de molenbiotop Zelden van Passe*

In het huidige ontwerp loopt de verbindingsboog van de Rijnlandroute richting Amsterdam op 50 meter afstand langs de molen Zelden van Passe op een hoogte van ca. 5 meter. Op de website van [www.molenbiotop.nl](http://www.molenbiotop.nl) wordt duidelijk vermeld, dat de eerste 100 meter bij een molen gevrijwaard moet blijven van obstakels. Dat is nu niet het geval. Wij kunnen niet begrijpen (en het valt naar onze overtuiging ook niet te verdedigen) dat de provincie alle bomen in het noordoosten van Vlietland wil gaan kappen. Deze bomen liggen gemiddeld op ruime afstand; buiten de 400m contour van de molenbiotop. Dat men deze bomen wil kappen omwille van de windvang van de molen, terwijl men wel één verbindingsboog geheel in het directe invloedsgebied bouwt van de voornaamste windrichting. Dit is de wereld op zijn kop!

#### *6. Minder hoge verbindingsboog langs Vlietland*

De verbindingsboog van de Rijnlandroute richting Den Haag, die momenteel door het hoekpunt van Vlietland zelf heen gaat, ligt nu (in de ter visie gelegde plannen) op een hoogte van 7,5 meter boven

maaiveld. Dit komt omdat het splitsingspunt voor verkeer richting Amsterdam al 'omhoog' moet lopen om de passage bovenlangs de A4 te halen. Bij het onderlangs brengen van één verbindingsboog wordt dit ongedaan gemaakt en kan deze baan op het hoogteniveau van de A4 blijven (een verschil in hoogte van 5,5 meter). In plaats van dit grondlichaam als ruimtelijk blokkerend element, kan hiervoor langs deze rijbaan een (groene en effectieve) geluidswering geplaatst worden van minimaal 4 meter boven het asfalt. Deze maatregelen zorgen voor zicht- en geluidsafscherming van de Rijnlandroute en het knooppunt ten opzichte van Vlietland.

## **B Het belang om goede geluid- en zichtafscherming aan te leggen**

De toerit van/naar de boortunnel wordt aan weerszijden vormgegeven door betonnen wanden, tot het punt van de overgang van de kanteldijk. Het is van groot belang deze wanden meelopend met de rijbaan mee te verhogen (minimaal 4m boven asfalthoogte) en groen aan te kleden met grondophoging en beplanting. Hiermee wordt de doorsnijding van de toerit in het landschap groen vormgegeven wat zal zorgen voor geluid- en zichtafscherming over het stuk weg tussen de boortunnel en het knooppunt. Aangezien er toch al wanden gebouwd worden, behoeven deze alleen op het laatste stuk verhoogd worden. Wanneer deze wanden met 200 meter verlengd worden, wordt de gehele toerit tot aan het knooppunt voorzien van een geluid- en zicht afschermende voorziening. Het argument dat de automobilist ook uitzicht op het landschap moet krijgen gaat hier niet op: men zal op dit korte stuk weg immers juist bezig moeten zijn met de samenvoeging en splitsing van het verkeer die hier plaatsvindt. De focus ligt hier op de rijtaak van de automobilist en niet op een mooi uitzicht.

Gezien vanuit de Oostvlietpolder is een groene afscherming landschappelijk van belang (en in het geheel niet bezwaarlijk, zoals merkwaardigerwijs door enkele landschapsarchitecten van de provincie Zuid-Holland is verklaard). Vanuit de polder kijkt men nu tenslotte ook tegen een groene achtergrond van bomen in Vlietland aan. Wanneer de afscherming groen aangekleed wordt kan dit naadloos overlopen en neemt het de overlast van en uitzicht op het drukke verkeer op de Rijnlandroute weg.

Aan de zijde van recreatiegebied Vlietland is een goede (en voldoende hoge) geluidafscherming over dit stuk weg van 400 meter lengte essentieel en randvoorwaardelijk voor het verminderen van zicht- en geluidsoverlast voor de locatie waar recreatiewoningen voorzien zijn. Deze recreatiewoningen met de bijbehorende openbare voorzieningen zijn van belang voor betere benutting van Vlietland (ook in jaargetijden waarin nauwelijks gebruik gemaakt wordt van het recreatiegebied) en het genereren van opbrengsten ten behoeve van beheer en onderhoud, zodat de meer dan een miljoen recreanten die Vlietland nu jaarlijks bezoeken daar ook in de toekomst gratis gebruik van kunnen blijven maken. De huidige voorzieningen en de natuurlijke waarden in Vlietland zullen ook hun aantrekkelijkheid verliezen indien er geen goede, effectieve en voldoende hoge geluidwerende voorzieningen gerealiseerd worden langs de Rijnlandroute en de aansluiting op de A4. De Rijnlandroute is immers een 2x2 baans weg waar 50.000 voertuigen per dag over heen gaan rijden!

## **C Voortbestaan van het fietspad Vlietland-Hofvlietweg-Stompwijk-Zoeterwoude en de aansluiting daarvan naar Leiden, Voorschoten en Wassenaar**

Graag zien wij dat het omgelegde fietspad vanuit en naar Vlietland langs de verlengde Hofvlietweg verplaatst wordt naar een route door het knooppunt zelf heen. Eigenlijk is dit de route die het huidige fietspad volgt langs de A4. Fietsers tussen Zoeterwoude en Vlietland en vice versa moeten in de ter visie gelegde plannen een fors eind omrijden ten opzichte van de huidige situatie. Het totale netwerk van fietspaden in de recreatieve zone tussen Leiden, Voorschoten, Leidschendam-Voorburg, Stompwijk, Zoeterwoude en Wassenaar blijft met deze schakel compleet. Ook bespaart het weglaten

van het fietspad langs de om te leggen autoweg naar en van Vlietland grond van Wilbert van der Post. Het voornoemde fietspad kan door het knooppunt heen lopen zonder noemenswaardige meerkosten door het fietspad op polderniveau te houden waarmee het de verbindingbogen onderlangs passeert.

**D Realisatie van minstens 5 meter hoge en effectieve geluid- en zicht afschermdende voorzieningen langs het tunnelwerkterrein dat (in de ter visie gelegde plannen) pal tegen Vlietland aangelegd zal worden**

Uit de door de provincie en het rijk ter visie gelegde documenten en verder verschaft informatie blijkt dat er pal tegen Vlietland aan een enorm tunnelwerkterrein (mogelijk zelfs 5 hectare groot) aangelegd zal worden. Hier zal minstens 4 jaar lang dag en nacht 365 dagen per jaar gewerkt en gereden worden met zwaar materieel. Dit zal uiteraard gigantische overlast veroorzaken voor het gebruik van het recreatiegebied Vlietland en de ontwikkeling daarvan. Om deze overlast –door lawaai, lelijk uitzicht, licht en stank- zoveel mogelijk te verminderen is het van belang dat er goede geluid en zicht afschermdende voorzieningen worden gerealiseerd tussen dit tunnelwerkterrein en Vlietland. Gedurende de jarenlange werkzaamheden op dit tunnelwerkterrein zal het naar alle waarschijnlijkheid niet mogelijk zijn Vlietland verder te ontwikkelen, gezien de enorm negatieve impact die deze werkzaamheden sowieso zullen hebben op Vlietland en de verdere omgeving. Voor het reguliere gebruik van Vlietland gedurende deze jaren van tunnelwerkzaamheden is het ook van groot belang dat de overlast - zoveel als mogelijk - wordt beperkt.

**Tot slot**

Het onderlangs brengen van één fly-over zal gezien het voornoemde veel minder geld kosten dan de provincie tot nu toe heeft aangegeven. Bovendien heeft de gemeente Leiden verklaard in belangrijke mate financieel te willen bijdragen aan deze zeer belangrijke inpassingsmaatregelen die het voortbestaan van Vlietland, de Oostvlietpolder en het laatste melkveebedrijf in Leiden mogelijk maken.

Wij verzoeken u dan ook vriendelijk doch dringend om bij de verdere besluitvorming rond de Rijnlandroute de voornoemde maatregelen van Gedeputeerde Staten te verlangen en met name het wijzigen van een fly-over in een onderdoorgang alsnog in de plannen op te nemen!

Met vriendelijke groeten,

namens Recreatiecentrum Vlietland, Bart Carpentier Alting, telefoon (06) 54662004

namens de Vereniging Vrienden Oostvlietpolder, Hans Pieters, telefoon (071) 7850697

namens 'De Elzahoeve', Wilbert van der Post, telefoon (06) 21553663

*Graag nog even uw aandacht voor het volgende.....*

### **3D tekening van de Rijnlandroute geeft onjuiste en misleidende voorstelling van zaken!**

De op de website van de provincie geplaatste 3D tekening van de Rijnlandroute geeft een onjuist en misleidend beeld van deze vierbaansweg dwars door Vlietland en de Oostvlietpolder! Op deze 3D tekening staat de Rijnlandroute in vogelvlucht weergegeven waardoor de tot 11 meter hoge viaducten bij de A4 geen inbreuk lijken te maken op de Oostvlietpolder, Vlietland en het Groene Hart. De tot 7,5 meter hoge afslag van de Rijnlandroute richting Den Haag die dwars door Vlietland loopt ontbreekt op deze tekening. De vele bomen die volgens de ter visie gelegde plannen in Vlietland gekapt gaan worden (omwille van “de openheid van het landschap”) staan op deze 3D tekening in het toekomstbeeld met de Rijnlandroute gewoon waar deze nu ook staan in Vlietland hetgeen uiteraard ook onjuist en misleidend is! De provincie wil met deze tekening klaarblijkelijk de indruk wekken dat de aanleg van de Rijnlandroute door de Oostvlietpolder en dwars door Vlietland (en het totaal ontbreken van inpassingsmaatregelen) helemaal niet zo erg is. De werkelijkheid is echter helaas volstrekt anders!