

'Die molen heeft geen enkele rol gespeeld'

Wim Bos is wel wat gewend als het gaat om de manier waarop bij grote bouwprojecten wordt omgegaan met het belang van molens en hoe daarover wordt gecommuniceerd. Toch verslikte de voorzitter van de Rijnlandse Molenstichting zich haast in zijn ochtendkoffie toen hij laatst las wat Fred Boot hem doorstuurde, de molenaar van de door de Rijnlandroute uit de wind gezette Zelden van Passe langs de A4. In een wegenbouwkundig magazine zet de projectorganisatie uiteen hoe alles in het werk is gesteld om de molen te kunnen behouden. „Ik was woedend. Die molen interesseerde ze helemaal niks.”

De aanleg van de Rijnlandroute tussen snelwegen A4 en A44 is een machtig gezicht voor liefhebbers van grote bouwprojecten. Het bouwterrein is enorm en er gebeurt van alles. De assemblage en het werk van de tunnelboor, de

aanleg van complete knooppunten en de sloop en de verbreding van de brug over de Oude Rijn leveren prachtige foto's op.

Zo ook de bouw van de twee fly-overs waarmee de weg straks bij het nieuwe 'knooppunt Hofvliet' aansluit op de A4. Automobilisten zien de gevaartes met de week groeien. Ze zijn nu zo ver gevorderd, dat binnenkort begonnen kan worden met een volgende grote operatie in het plan: het met enkele tientallen meters opschuiven van de A4 richting recreatiegebied Vlietland. Daardoor ontstaat de ruimte die nodig is om het knooppunt te kunnen voltooien in de ruimte tussen de A4 en molen Zelden van Passe, al komt de fly-over richting Amsterdam er wel dicht langs te liggen.

In een recent nummer van magazine GWW (Grond-, weg- en waterbouw) steekt Sjoukje van Heesch, landschapsarchitect Rijnlandroute voor provincie Zuid-Holland, de loftrampet over die oplossing.

• Het is niet alleen een leuk monument om naar te kijken •

„Deze molen is beeldbepalend voor de omgeving en er wordt alles aan gedaan om dat ook zo te houden.” Ze roemt de 'mooie tussenruimte tussen het knooppunt en de molen' die zo ontstaat, waar bovendien bloemrijke kruiden worden ingezaaid. En voor automobilisten die vanaf de nieuwe Rijnlandroute de afslag naar Amsterdam nemen wordt het helemaal een feest. „Dan krijg je een visueel cadeautje, namelijk een spectaculair panorama. Je ziet eerst de wieden van de molen, dan de molen, om daarna een

sierlijke bocht voor de molen langs te maken.”

Wim Bos krijgt het haast te kwaad als hij er weer aan denkt. De passage geeft alles weer wat er volgens hem fout is met de manier waarop bij bouwprojecten wordt aangekeken tegen molens. En zeker tegen poldermolens zoals de Zoeterwoudse Zelden van Passe, die nog steeds een actieve en belangrijke rol spelen bij het bemalen van de achterliggende polder. „Het gemak waarmee ze zeggen dat de molen kan blijven staan... Dan denk ik: wat lul je nou? Die molen is niet alleen maar een leuk monument om naar te kijken. Het is ook een werktuig, dat er al staat sinds 1642. Als het moderne gemeen in onderhoud is en op momenten dat het hard regent, draait Zelden van Passe gewoon mee. Het gaat erom dat hij zijn wérk kan blijven doen. Dat is onze doelstelling.”

En dat is hard nodig ook, zegt molenaar Fred Boot. „Bij goede wind kan hij 40 kuub per minuut verstouwen, meer dan het gemeen aankan. Bedenk wel dat als het hier blank komt te staan in de polder, en dat is één keer gebeurd, het dorp Zoeterwoude dan gauw aan de beurt is.”

Slijtage

Maar in dat werk wordt Zelden van Passe straks enorm belemmerd door de nieuwe fly-over voor de deur, zeggen de twee. Door de enorme betonconstructie krijgt de molen - als de wind uit die richting komt - veel meer stevige windvlagen te verduren dan voorheen, zegt Bos. „Dat geeft een enorme druk op het gaande werk, op alle bewegende delen. De molen slijt daarvoor veel harder.”

Dat erkent Van Heesch ook wel in het GWW-artikel, maar zij vindt erop dat de Molenstichting daarvoor gecompenseerd wordt. Dat klinkt leuk, maar ook die opmerking deugt volgens Bos van geen kanten.

„Ja, als het maatschappelijk belang dat vraagt, kan een uitzondering gemaakt worden op de regels voor de molenbiotoop. En dan krijgt de Molenstichting een vergoeding. In dit geval krijgen we 360.000 euro, de zwaarste categorie. Dat is heel veel geld, maar het is wel eenmalig. En er zit voorwaarden aan vast. Je mag het geld alleen gebruiken voor de schade die ontstaat door het bouwwerk, maar je mag ook de eerstvolgende 25 jaar geen beroep meer doen op andere restauratiesubsidies. Nou jeuken mijn kiezen over 25 jaar



Molenaar Fred Boot en molenstichtingsvoorzitter Wim Bos bij de Zelden van Passe.

FOTO TACO VAN DER EB

Voorzitter Rijnlandse Molenstichting is woedend om ronkende **marketingtaal** rond fly-overs Rijnlandroute



Best wel verbaasd

De provincie Zuid-Holland is 'best wel verbaasd' over de opvatting van de Molenstichting, laat een woordvoerder desgevraagd weten. „We hebben echt heel veel intensieve gesprekken gehad met allerlei partijen, zoals het waterschap en de rijksdienst voor cultureel erfgoed, om te zien hoe we een mooie ruimte konden behouden voor dit mooie bouwwerk. Er zijn maar liefst acht alternatieve locaties onderzocht en we verschuiven de A4 er zelfs wat voor. Dat lijkt ons toch een behoorlijke handreiking.”

Behalve de Molenstichting was bovendien geen van de betrokken partijen er voorstander van de molen te verplaatsen, zegt hij. „Maar we zien het belang van de molen echt wel en hebben er veel energie ingestoken. Ik denk dat we ons juist van onze beste kant hebben laten zien om daar iets voor elkaar te krijgen.”

De hoogste fly-over van knooppunt Hofvliet, in aanbouw op de achtergrond, draait straks aan de overkant van het water langs de molen. FOTO TACO VAN DER EB

niet meer, zal ik maar zeggen, maar je zadel er wel anderen mee op. Want die toegenomen slijtage blijft. Ik ga er tenminste vanuit dat ze die fly-overs niet over 25 jaar weer weghalen.”

Tegen die tijd kan de Rijnlandse Molenstichting wel weer reguliere subsidies aanvragen, erkent Bos. „Maar daaraan zit dan weer de voorwaarde dat je zelf de helft bijdraagt, terwijl je kosten dus hoger worden. Bovendien is er een jaarlijks budget voor en zijn er altijd meer aanvragers dan daaruit

bekostigd kunnen worden.”

Bovendien weet de provincie wel degelijk beter, fulmineert Bos. Nog los van de ronkende marketingtaal in het artikel, is het volgens hem ook gewoon niet waar dat zij het belang van de molen steeds hoog in het vaandel had staan. „Die molen stond ze alleen in de weg, die heeft geen enkele rol gespeeld in de afwegingen. We hebben jarenlang ingesproken, van alles geopperd en geprobeerd mee te denken. De tunnel langer doortrekken bijvoorbeeld, of fly-unders...

Maar dat kon technisch allemaal niet, zeiden ze. Dus toen hebben we voorgesteld de molen een paar honderd meter te verplaatsen de polder in, waar hij net zo goed zou kunnen functioneren als nu. Maar dat vonden ze te duur. Pas toen ze ontdekten dat ze de complete vaart hier zouden moeten verleggen, en dat dit niet zomaar kon omdat het hoogheemraadschap zei dat die afwatering echt noodzakelijk is, pas toen kwamen ze op het idee de A4 te verleggen. Dáár ging het om, niet om de molen.”

Het is nu eenmaal zo, dat begrijpen Bos en Boot natuurlijk best. Ze hebben ervoor gevochten, maar er is anders besloten. „Het moest me gewoon even van het hart. Want dat is nog geen reden om dan zo'n verhaal te gaan ophangen, alsof ze alles voor Zelden van Passe gedaan hebben, alsof het allemaal geweldig is”, zegt Bos. Boot vult aan: „Dit artikel in de krant moet gewoon even de slingers naar beneden halen.”

Binnert Glastra