

Hillegom, 20 april 2018

Aan de commissieleden: onze beargumenteerde bezwaren tegen het VVKA en de Midden-variant.

Vandaag willen we deze gelegenheid aangrijpen om onze bezwaren aan u kenbaar te maken tegen zowel het voorlopig voorkeursalternatief als de Midden-variant, voor zover dit betreft de verbinding tussen de N205 en de N208 en de mogelijke doortrekking naar de N206. Wij beperken ons nu tot het aangeven van de o.i. belangrijkste bezwaren tegen deze beide varianten. Elk van onze groeperingen en organisaties heeft vanuit zijn specifieke invalshoek en belang zijn bezwaren meer uitgebreid beschreven in een zienswijze en hierbij vaak ook alternatieven aangegeven in termen van te volgen proces en/of oplossingsvariant. Hiervoor verwijzen wij u dus graag naar de betreffende zienswijzen.

De belangrijkste bezwaren die wij u willen voorhouden luiden als volgt:

1. In de eerste plaats betreft het bezwaren tegen het verrichte onderzoek naar nut en noodzaak:
 - In een breed gedragen amendement hebben PS van Zuid-Holland in december 2013 de toezegging afgedwongen dat het op te stellen MER op alle punten aan het advies van de commissie MER zou voldoen. Helaas zijn GS die toezegging op vele punten niet nagekomen. Het belangrijkste punt was dat ‘doelen en alternatieven’ voor de drie deeltrajecten – wegen in de Haarlemmermeer, traject N205-N208 en N208-N206 - afzonderlijk zouden worden beschreven. Dat is ook hard nodig, want de problematiek verschilt sterk per deeltraject.
 - Een echte urgentie voor nieuwe weginfrastructuur is er alleen in de Haarlemmermeer. Uit de MER en de berekeningen van het MKBA is niet duidelijk naar voren gekomen dat ook ten westen van de N205 een nieuwe weg noodzakelijk is. Sterker nog, uit de cijfers blijkt dat er in de autonome situatie, weliswaar knelpunten voorkomen, maar deze zorgen niet voor het vastlopen van het verkeer.
 - De ladder van Verdaas is juist voor de gedeelten ten westen van de N205 niet goed doorlopen. Ook de westelijke bouwlocaties in de Haarlemmermeer zijn niet goed in het onderzoek betrokken. Hierdoor ontbreekt het aan een integrale benadering van de mobiliteitsvraagstukken en is bv. het OV als oplossing van de knelpunten niet serieus bekeken. Ook in het kader van klimaatdoelstellingen en huidige inzichten in o.a. fijnstofproblematiek verdienen andere oplossingen dan het aanleggen van extra asfalt aandacht. Niet alleen wij, maar ook de PAL is deze mening toegedaan.
 - De conclusies van de MKBA zijn onjuist of op zijn minst zeer voorbarig. Professor Carl Koopmans – een autoriteit op dit gebied – concludeert in zijn contra-expertise onder meer: “Het is niet duidelijk of de Duinpolderweg maatschappelijk rendabel is, want negatieve effecten op de leefomgeving zijn niet in geld uitgedrukt.” Bovendien stelt ook hij: “De belangrijkste deeltrajecten van de Duinpolderweg hadden afzonderlijk moeten worden onderzocht. De vraag welke deeltrajecten rendabel zijn en welke niet, wordt in het beschikbare onderzoek niet goed beantwoord.” Dit geldt te meer daar de MKBA rekent met een volstrekt onrealistische terugverdientijd van 100 jaar.
2. Deze bezwaren tegen het verrichte onderzoek wegen extra zwaar omdat ook de twee alternatieven die momenteel het meest ter discussie staan grote bezwaren ontmoeten die bovendien in het MER niet goed zijn onderzocht.
 - Een nieuwe weg leidt juist in Hillegom en Bennebroek niet alleen tot een verbetering van de verkeerssituatie. Op de N208 (Weeresteinstraat-Haarlemmerstraat-Rijksstraatweg verslechtert de situatie aanzienlijk. Het verkeer neemt er met circa 30-50% toe. Ook hier wordt net zo gewoond als langs de andere wegen die in het MER zijn meegewogen. In de bestaande situatie is al een geluidsbelasting vastgesteld van 58 dB, gelijk aan de wettelijk

maximaal toelaatbare geluidsbelasting. Door het extra verkeer zal de geluidsbelasting met 2-3 dB toenemen en daarmee het wettelijk maximum aanzienlijk overschrijden.

- Het natuuronderzoek noch het onderzoek naar ruimtelijke kwaliteit zijn conform de richtlijnen uitgevoerd. Het MER geeft daardoor onvolledige en onjuiste informatie over de negatieve effecten op de polders tussen Hillegom en Bennebroek.
NB In de onlangs vastgestelde Omgevingsvisie Hillegom 2030 wordt juist ingezet op het versterken van de natuurwaardes in deze gebieden.
- Door aanleg van nieuwe wegen verandert het cultuurhistorisch waardevolle en kleinschalige landschap ten noorden van Hillegom in een verkeerslandschap. Dit heeft grote gevolgen voor cultuurhistorie en landschap, natuur en recreatieve beleving. Specifiek voor de Midden-variant geldt dat deze het landschap van de Oosteinderpolder vernietigt, waarin de eeuwenoude verkavelingsstructuur en landschapskenmerken nog aanwezig zijn. Bovendien doorsnijdt deze variant de met elkaar samenhangende Oosteinderpolder en Weerlanerpolder.
- Het voorlopig voorkeursalternatief volgens variant Zuid doorsnijdt het industrieterrein Horst ten Daal. Dit zorgt voor het verdwijnen van een groot aantal bedrijven en daarmee verbonden werkgelegenheid. Het leidt bovendien tot hoge kosten, welke niet realistisch zijn doorgerekend.

3. Bijzonder ernstige bezwaren zijn er ook tegen de reservering van een wegverbinding tussen N208 en N206

- Nut en noodzaak daarvan zijn opnieuw helemaal niet aangetoond. Voor de ontsluiting van de Greenport is er elders al voldoende weginfrastructuur (o.a. de N443). Door een nieuwe weg tussen N208 en N206 worden onnodig vele hectares eersteklas zandgrond onttrokken aan het bollenareaal en zijn veel bollenvelden niet efficiënt meer te gebruiken voor de bloembollensector. Het MER trekt ook veel te simplistische conclusies over de gevolgen van een Duinpolderweg voor het Natura 2000-gebied.
- De plek waar het VVKA op de N206 aansluit is “heel toevallig” een plek waar nog grootschalige woningbouw mogelijk zou kunnen zijn buiten de 48 Lden geluidscontour van Schiphol. De minister heeft al aangegeven alleen mee te willen betalen als de weg een substantiële bijdrage levert aan de woningbouw opgave van 250.000 woningen. Er dreigt dus een zeer ongewenste koppelverkoop met een bollenstad in het gebied bij de Zilk en rijks financiering van een Duinpolderweg.

In de besluitvorming heeft het advies van de adviesgroep veel te zwaar gewogen. Bewoners en bedrijven die het meest worden geconfronteerd met de nadelige gevolgen van het VVKA of de Midden-variant waren echter niet of slechts zeer indirect vertegenwoordigd in de adviesgroep.

Tot zover de bezwaren die wij u vandaag willen meegeven.

Wij doen een beroep op u als onze vertegenwoordigers in de Provinciale Staten om dit mee te wegen in uw overwegingen bij de besluitvorming. Wij verzoeken u daarbij in het bijzonder om de onzalige koppeling van de drie deeltrajecten los te laten:

- Begin gewoon met de urgente weginfrastructuur in de Haarlemmermeer waar weinig bezwaar tegen is.
- Voer voor het gedeelte tussen N205 en N208 eerst nog een nadere studie uit, rekening houdend met de genoemde bezwaren en de bezwaren van de PAL.
- Stop eindelijk met het onzalige wegproject ten westen van de N208.

Namens:

Bewoners Oosteindervaart Hillegom
Bewoners Noorder Leidsevaart Hillegom
Bloeiend Hillegom
CultuurHistorisch Genootschap Duin- en Bollenstreek
Direct betrokkenen Weeresteinstraat Hillegom
Dorpsraad Bennebroek
GroenLinks Hillegom
KNNV afdeling Bollenstreek
Milieudefensie afdeling Haarlem
Milieuoverleg Duin- en Bollenstreek
Platform NOG
Stichting Duinbehoud
Stichting Milieu- en Natuurbescherming Kennemerland
Vereniging Behoud de Polders
Vereniging van Eigenaren, woningen Weeresteinstraat nrs 223 t/m 237, 241 en 243 (oneven nrs)
Hillegom
Vogelwerkgroep Zuid-Kennemerland
Wijkraad Oostduin Hillegom