

Correspondentieadres:
Gravin Adahof 22
2114 DW Vogelenzang

www.geenduinpolderweg.nl
✉ platformnog@geenduinpolderweg.nl

Ten westen van de Ringvaart alleen lokale verkeersproblemen Los deze dan ook op met lokale maatregelen. Ook in Hillegom!

Verkeersproblemen veel minder groot dan wordt beweerd

De bijna onmetelijk dikke stapel rapporten van het MER Duinpolderweg doet nog steeds vermoeden dat er in het grensgebied van de Haarlemmermeer en de noordelijke Bollenstreek sprake is van héél grote verkeersproblemen. Maar is dat ook zo? Oké, in de Haarlemmermeer dreigt bij de aansluiting van de Bennebroekerweg op de A4 een serieus lokaal probleem te ontstaan dat alleen met extra asfalt kan worden opgelost. In het hoge scenario moet wellicht ook de Nieuwe Bennebroekerweg worden verbreed.

Maar voor de rest? Ten westen van de Ringvaart zijn er ook volgens dit MER nergens files die dringend om een oplossing vragen. Nu niet en ook in de toekomst niet, zelfs niet in het hoge scenario! Ten westen van de Ringvaart gaat het in feite alleen nog om een verzameling van lokale 'problemen'. Kort samengevat levert dit de volgende vragen:

- Is het doorgaande verkeer door Vogelenzang zodanig problematisch dat we daarom grootschalige infrastructuur moeten aanleggen?
- Is er gezien vanuit bereikbaarheid een noodzaak om de N206 met de Haarlemmermeer en de A4 te verbinden?
- Hoe kan de verkeersleefbaarheid bij de Ringvaartbruggen en de toeleidende wegen in de dubbeldorpen Bennebroek/Zwaanshoek, Hillegom/Beinsdorp en Lisse/Lisserbroek worden verbeterd en daar aan gekoppeld hoe kunnen de toekomstige woningbouwlocaties van de Parels aan de Ringvaart daar het beste worden ontsloten?

Onderstaand zullen we deze vragen een voor een bespreken aan de hand van informatie uit het MER.

Benaming MER Duinpolderweg misleidend

De door de provincie nog steeds gehanteerde benaming van het project 'Duinpolderweg' is wat dat betreft zeer misleidend. De naam doet het ten onrechte nog steeds voorkomen alsof er per se een weg tussen de duinen (lees: de N206) en de Haarlemmermeerpolder moet komen. GS twijfelen inmiddels ook aan de urgentie van zo'n wegverbinding en willen deze vooralsnog niet aanleggen. In de noordelijke grensstreek is juist sprake van een verzameling van lokale problemen die ieder voor zich om andere oplossingen vragen.

Doorgaand verkeer in Vogelenzang géén groot knelpunt

Steeds weer wordt in rapporten en politieke standpunten het 'knelpunt' van het doorgaande verkeer door Vogelenzang als belangrijke reden aangevoerd waarom er per se een Duinpolderweg moet komen. Zelfs een tranen trekkend promotiefilmpje werd erover gemaakt. De Dorpsraad Vogelenzang - die het toch wel moet weten - zegt daarover in een recente brief aan de gemeenteraad van Bloemendaal: *'Natuurlijk rijdt er meer verkeer door Vogelenzang dan we allemaal zouden wensen. Maar om te zeggen dat het, na alle getroffen verkeersmaatregelen, nog steeds een heel groot knelpunt is, gaat ons te ver.'*

*De jaren terug gerealiseerde inrichting als 30 km/h-gebied, het vrachtwagenverbod en de beveiligde voetgangersoversteekplaatsen brachten al een grote verbetering. Met de op korte termijn te realiseren nieuwe inrichting zal de weg voor langzaam verkeer aangenamer en veiliger en voor autoverkeer nog minder aantrekkelijk worden. **Al met al ontstaat dan onzes inziens een aanvaardbare situatie.** ... Het schrikbeeld was altijd dat het verkeer door ons dorp in de toekomst nog sterk zou toenemen. De laatste jaren neemt het verkeer op de N206 in Vogelenzang echter af. Het onderzoek van het nieuwe MER bevestigt gelukkig dat beeld.’ Over de Duinpolderweg zegt de dorpsraad: **‘De beperkte vermindering van het verkeer door Vogelenzang is deze grote ingreep in onze leefomgeving naar onze mening niet waard.’***



MKBA geeft een sterk vertekend beeld van nut en noodzaak

De Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) – belangrijk onderdeel van het nieuwe MER - moet nieuwe informatie bieden over nut en noodzaak van mogelijke nieuwe weginfrastructuur. Volgens de resultaten zouden de hoge kosten van de nieuwe wegen bij sommige alternatieven ruimschoots worden terugverdiend door de baten van onder meer geringere reistijdverliezen. Maar geeft de MKBA in dit geval ook een realistisch beeld? Op drie punten hebben wij daar ernstige twijfels bij.

In de eerste plaats **berekent de MKBA kosten en baten over een de buitengewoon lange periode van 100 jaar.** U zult met ons eens zijn: 100 jaar is een véél te lange terugverdiëntijd om tientallen miljoenen verantwoord te investeren. Welke weg ligt er na 100 jaar nog ongewijzigd op zijn plaats? En wat weten wij van de verkeersproblemen over 100 jaar? Er is geen bedrijf die het in zijn hoofd zou halen om investeringen op zo'n basis te beoordelen. **30 Jaar zou wat dat betreft een veel realistischer uitgangspunt zijn. De verhouding tussen kosten en baten zou dan voor een Duinpolderweg met zekerheid véél ongunstiger uitpakken.** De enige conclusie die je daaruit kan trekken: **houd het zo simpel mogelijk** en los de beperkte lokale problemen in de regio op met zo simpel mogelijke maatregelen!

In de tweede plaats biedt de MKBA helaas slechts een zeer onvolledig inzicht in de maatschappelijke kosten. **De schade van de nieuwe weginfrastructuur aan landschap en natuur is** namelijk in het geheel **niet meegerekend.** Ook op dit punt schetsen de **uitkomsten van de MKBA** dus een **veel te rooskleurig** beeld.

Wegverbinding naar N206 economisch niet verantwoord

Er is nog een derde reden waarom de MKBA geen goed beeld geeft van nut en noodzaak. De MKBA berekent **alleen de totale kosten en baten van de oorspronkelijke 7 alternatieven.** Het uiteindelijke voorlopige voorkeursalternatief – een samenstel van elementen uit de 7 alternatieven – is niet eens doorgerekend. Zoals we in het begin van deze nieuwsbrief duidelijk hebben gemaakt moet binnen de verkeersproblemen in de regio een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen:

- De knelpunten in de weginfrastructuur van de Haarlemmermeer;
- De leefbaarheidsproblemen rond de Ringvaartbruggen;
- De mogelijke behoefte aan een wegverbinding tussen N208 en N206 in verband met de bereikbaarheid.

Voor een heldere besluitvorming zou daarom MKBA-informatie voor deze drie deelvraagstukken afzonderlijk beschikbaar moeten zijn. Dergelijke informatie per onderdeel is er echter niet.

Wel kan uit de beschikbare gegevens indirect worden afgeleid dat de wegverbinding tussen N208 en N206 veel minder 'rendabel' is dan de weggedeelten ten oosten van de N208. Begrijpelijk dat ook GS aan dit weggedeelte nu ineens een minder hoge prioriteit geven. Als je je gezond verstand gebruikt kun je ook alleen maar concluderen: **Deze weg leidt van niets naar nergens, is ook puur economisch niet verantwoord en brengt grote schade toe aan natuur en landschap.** Niet voor niets is al in het MER van 2003/2004 geconcludeerd: Deze wegverbinding heeft onvoldoende nut.

Een lokale oplossing ook voor het lokale 'knelpunt' bij de Hillegommerbrug!

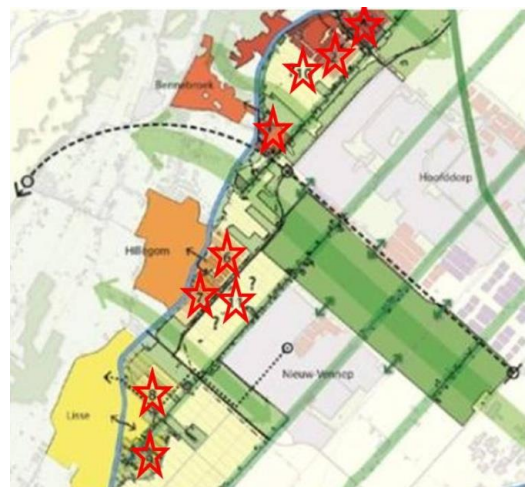
Resteren dus nog de lokale knelpunten bij de Ringvaartbruggen bij Bennebroek, Hillegom en Lisse. Ook GS hebben inmiddels ingezien dat deze verspreide 'knelpunten' niet met één weg kunnen worden opgelost. Vandaar het voorstel om zowel bij Zwaanshoek als bij Lisse randwegen te realiseren. **Met deze relatief kleinschalige nieuwe infrastructuur kunnen de knelpunten in Bennebroek/Zwaanshoek en Lisse/Lisserbroek afdoende worden opgelost.** De randweg Lisse helpt tevens om de overbelaste Van Pallandtlaan in Sassenheim te ontlasten.

Dat allemaal overziende blijft er nog maar **één lokaal knelpunt over:** de relatief grote verkeersstromen over **de Hillegommerbrug en haar toeleidende wegen** in Beinsdorp en Hillegom. En de kwestie hoe de op middellange termijn geplande grote **bouwlocatie bij Beinsdorp het beste wordt ontsloten.** En wel zodanig dat de nieuwe bewoners gebruik kunnen maken van voorzieningen in Hillegom zonder dat de verkeersleefbaarheid onevenredig wordt aangetast. **In de MER-studie is deze vraag ten onrechte helemaal niet meegenomen!**

Voor de oplossing van dit 'probleem' is er **helemaal geen grootschalige infrastructuur nodig zoals in de alternatieven Zuid en Midden.** Want het gaat helemaal niet om doorgaand verkeer, maar voornamelijk om **verkeer uit Hillegom, Beinsdorp en directe omgeving.** Zoals de verkeersprognoses laten zien voldoet een meer lokale weg, zoals voorgesteld in het alternatief NOG Beter 2.0 (tracé Weerlaan) prima.

Over de nadelen van tracé Zuid is al voldoende geschreven. Van verschillende kanten wordt daarom aangedrongen op een keuze voor tracé Midden. **Tracé Midden heeft echter weer andere, even grote nadelen:**

- De weg tast de nog vrij **ongerepte, cultuurhistorisch zeer waardevolle Oost-einderpolder** aan (zie de foto op de volgende pagina). De omgevingsvisie Hillegom 2030 stelt dan ook terecht dat de kwaliteiten van deze polder moeten worden bewaard.
- Maar minstens zo belangrijk: het alternatief Midden **doet maar weinig aan de verkeersproblemen in Hillegom en Beinsdorp,** aantoonbaar minder dan tracé Weerlaan.
- **Voor de ontsluiting van de bouwlocatie Beinsdorp** heeft de weg **geen enkele betekenis.** Het tracé ligt daarvoor véél te ver weg van de bouwlocatie (zie het kaartje hiernaast).



Alternatief NOG Beter 2.0 (tracé Weerlaan) maakt daarentegen deels gebruik van bestaande infrastructuur, tast de polders niet aan, draagt desgewenst bij aan de ontsluiting van bouwlocatie Beinsdorp en is nog goedkoper ook.



De nog vrij ongerepte, cultuurhistorisch zeer waardevolle Oosteinderpolder bij de Oosteindervaart, de plek waar in alternatief Midden de 'Duinpolderweg' zou moeten komen. (panoramafoto, waardoor het beeld vertekent)

Weerlaantracé doorsnijding van Hillegom?

Tegenstanders van het Weerlaantracé vrezen dat de weg op deze plaats Hillegom in tweeën zou snijden, net als met het voorlopige voorkeursalternatief van GS (tracé Zuid). Die vrees achten wij ongegrond. Fysiek verandert er weinig aan de Weerlaan. Het blijft een 50 km/h-weg. De woonwijk langs dit weggedeelte is al afgeschermd door een geluidswal. Er gaat weliswaar meer verkeer over de weg rijden (+ 3.300 mvt/etmaal), maar dat verkeer kan de Weerlaan prima aan. Daar staat tegenover dat de Weeresteinstraat en de Haarlemmerstraat niet drukker worden dan nu. In alternatief Midden krijgen deze wegen daarentegen veel meer verkeer te verwerken (gemiddeld + 5.800 mvt/etmaal, zie de tabel in onze Nieuwsbrief nr. 9).

Oproep: Kies voor NOG Beter 2.0 – en géén wegverbinding naar de N206!

Het Platform NOG roept daarom alle betrokken gemeentebesturen en statenleden opnieuw op: **Los de lokale verkeersproblemen** ten westen van de Ringvaart **op met lokale maatregelen, ook in Hillegom!**

Zorg dat onze wereldberoemde Bollenstreek ook voor komende generaties bewaard blijft, zowel voor de bewoners als voor de miljoenen toeristen die jaarlijks onze streek bezoeken. Een Bollenstreek waar de laatste stukken bollenland en natuur gewoon intact blijven en niet worden omgezet in onnodig asfalt en alle mogelijkheden voor bouwplannen die daar aan vast zitten.

Kies daarom voor alternatief NOG Beter 2.0. En vergeet nu eindelijk eens de onnodige wegverbinding naar de N206!

PLATFORM
NOG



vertegenwoordigt:

Dorpsraad Bennebroek
Dorpsraad Vogelenzang
Wijkraad Oostduin
Platform De Zilk
Stichting Niet door de Zilk
Stichting Bescherming Erfgoed Zuid Kennemerland
Vereniging tot Behoud van het Landelijk Karakter van Vogelenzang
Milieudefensie Haarlem