

Correspondentieadres:
Gravin Adahof 22
2114 DW Vogelenzang

www.geenduinpolderweg.nl
✉ platformnog@geenduinpolderweg.nl

GS leggen vooral rookgordijnen i.p.v. echte argumenten aan te dragen (een replek op de brief van Gedeputeerde Vermeulen van 25 april 2018)

Op 25 april jl. heeft de verantwoordelijke Gedeputeerde van Zuid Holland, de heer F. Vermeulen, in een brief aanvullende informatie over de Duinpolderweg naar de Staten gestuurd. De brief reageert onder meer ook op informatie uit onze nieuwsbrieven en op vragen die Platform NOG in het verleden heeft gesteld. Tot onze teleurstelling treffen wij echter in deze brief naar onze mening **deels onvolledige of weinig ter zake doende informatie** aan. Vandaar dat wij ons genoodzaakt zien om op een aantal onderwerpen uit de brief te reageren.

Misleidende informatie over NOG Beter 2.0

Het begint al met het kaartje van figuur 1 in bijlage 1. Het alternatief NOG Beter 2.0 wordt hier ten onrechte met een blauw gestippelde verbinding naar de N206 gepresenteerd. Alsof het de bedoeling zou zijn om ook hier een weg aan te leggen. Wij herhalen hier nog eens: Het alternatief NOG Beter 2.0 gaat uit van de overtuiging dat een nieuwe wegverbinding tussen N208 en N206 niet nodig is. Een belangrijk **doel van dit alternatief is om conform de Ladder van Verdaas zo veel mogelijk gebruik te maken van bestaande infrastructuur**. Het voornamelijk lokale verkeer tussen N206 en N208 in dit deel van de Bollenstreek blijft bij dit alternatief gebruik maken van de bestaande lokale infrastructuur.

Een tweede punt betreft de tabel met verkeersgegevens in Hillegom die wij hadden opgenomen in onze Nieuwsbrief nr. 9. Deze tabel was vooral bedoeld om te laten zien dat met alternatief NOG Beter 2.0 – dus met veel minder en ook minder schadelijke infrastructuur – in totaal een voor Hillegom betere verkeerssituatie kan worden bereikt dan met de andere alternatieven. De brief van Vermeulen stelt op zich in bijlage 4 terecht dat de gegevens van de tabel betrekking hebben op de oorspronkelijke alternatieven Zuid en Midden en niet op de later samengestelde alternatieven die nu ter discussie staan. Echter, wij konden niets anders presenteren. **Prognoses van de nieuw samengestelde alternatieven zijn er namelijk helemaal niet** (voor zover ons bekend). In de brief van Vermeulen worden vervolgens met heel veel omhaal allerlei zaken benoemd, **een nieuwe, verbeterde tabel toont de brief echter helaas niet**.

Op één punt is de kritiek van de brief op onze nieuwsbrief enigszins terecht. In alternatief NOG Beter 2.0 neemt ook op de Pastoorlaan het verkeer (in beperkte mate) toe. Echter, deze toename is ook van toepassing op de andere alternatieven (zonder doortrekking naar de N206). De beperkte toename op de Pastoorlaan valt bovendien in het niet bij de grote toename op de N208 die in het MER en de brief van Vermeulen niet eens wordt genoemd. **Wij blijven daarom bij onze oorspronkelijke conclusie: In alternatief NOG Beter 2.0 is de totale verkeersbelasting van de belangrijkste bestaande Hillegomse wegen het geringst.**

tabel: Verkeersintensiteiten 2030 in Hillegom (mvt/etmaal, scenario hoog)

	Nulalternatief (autonome ontwikkeling)	Alternatief Zuid	Alternatief Midden	Alternatief NOG Beter 2.0
Leidsestraat	22.600	18.000	18.900	17.900
Weeresteinstraat	11.400	15.900	17.100	11.700
Haarlemmerstraat	11.900	15.000	17.800	11.800
Meerlaan	8.000	4.100	4.900	3.100
Wilhelminalaan	4.000	4.200	4.300	4.400
Weerlaan	6.400	7.500	7.000	10.700
Totaal	64.300	64.700	70.000	59.600

Rood = alternatief met de hoogste belasting **Groen** = alternatief met de laagste belasting

Storend vinden wij tot slot de onevenwichtige beoordeling van de gevolgen van het extra verkeer op de Weerlaan voor geluid en luchtkwaliteit in dit alternatief (par. 2.3 van bijlage 1 van de brief). Gesteld wordt dat de *“toename over de bestaande Weerlaan veroorzaakt in Hillegom negatieve effecten op het leefmilieu (geluid en luchtkwaliteit) op korte afstand van woningen ...”*. Van het beperkte aantal woningen langs **de bestaande Weerlaan staan de meeste echter juist niet op korte afstand van de weg. Ook niet vermeld wordt dat de meeste woningen bovendien worden afgeschermd door een geluidswal**. Al het vrachtverkeer t.b.v. de bedrijventerreinen langs de Weerlaan rijdt bij NOG Beter 2.0 binnen amper 400 meter de Haarlemmermeerpolder in, weg van de woonbebouwing, terwijl dit verkeer nu kilometers lang door Hillegom rijdt langs dichtbebouwde wegen. Dit aspect blijft vreemd genoeg ook buiten beschouwing. Evenmin wordt in de stukken vermeld dat de woningen langs andere wegen – waar juist in andere alternatieven het verkeer flink toeneemt, zoals bijv. de N208 – veel dichter op de weg staan en ook aanzienlijk hoger in aantal zijn.

Geen noodzaak voor reservering tracé N208-N206

Paragraaf 3 van bijlage 1 stelt opnieuw dat een wegverbinding tussen N208 en N206 ‘meerwaarde’ zou hebben voor de regio. **Op de twee meest prangende vragen gaat de brief echter opnieuw in het geheel niet in:** is er, behalve enige meerwaarde, ook een noodzaak voor een dergelijke weg? Want alleen dan lijkt ons een discussie over een nieuwe weg gerechtvaardigd. En: zijn de kosten van de aanleg en van de ingrijpende milieugevolgen economisch te verantwoorden? Op geen van deze vragen geeft de brief een antwoord. **Het MER**, de enige wel beschikbare informatie, **heeft de noodzaak van dit weggedeelte in ieder geval niet kunnen aantonen**. Aangezien de noodzaak van dit weggedeelte nu al voor de tweede keer (na het MER van 2003/2004) niet kan worden aangetoond, kunnen wij alleen maar concluderen: Deze weg leidt van niets naar nergens, is ook puur economisch niet verantwoord en brengt onverantwoord grote schade toe aan natuur en landschap.



Protest tegen het bijzonder omstreden trajectgedeelte N208-N206

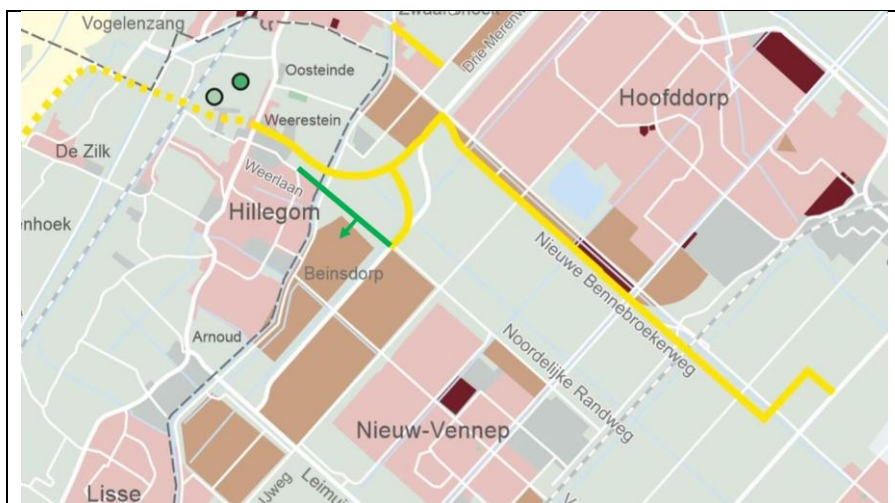
In dat licht vinden wij het verhaal in paragraaf 3 onder de kop ‘zekerheid over economische ontwikkeling’ bijzonder wrang. Impliciet wordt verondersteld dat de weg er hoe dan ook zal komen als de economische ontwikkeling doorzet. Met heel vage bewoordingen wordt iets gezegd over “plannen op het gebied van woningbouw en bedrijfsontwikkeling” en de aanleg van de weg. Wij citeren: “Als plannen de komende periode uitgevoerd gaan worden en het economisch goed blijft gaan komt een doortrekking in zicht binnen de planperiode.” **Opnieuw geen onderbouwing van een noodzaak en ook geen criteria onder welke omstandigheden de weg nodig zou zijn en aangelegd zou moeten worden.** Wij kunnen dit niet anders betitelen dan als een rookgordijn.

Onduidelijke informatie over woningbouw en de ontsluiting daarvan

De brief gaat ten slotte in bijlage 5 vrij uitvoerig in op de verwachte woningbouw. De in deze bijlage gepresenteerde tabel oogt indrukwekkend, maar zien wij toch eveneens als een rookgordijn die de blik vooral vertroebelt. **Het grootste deel van de in de tabel genoemde woningbouw vindt namelijk plaats op locaties die geen enkele samenhang hebben met een Duinpolderweg** omdat ze er té ver vanaf liggen. Hoeveel woningen in Haarlem, Katwijk, Noordwijk en Hoofddorp worden gerealiseerd is niet relevant voor de vraag of er wel of niet een nieuwe wegverbinding moet komen en welk alternatief daarbij de voorkeur verdient. Naar ons oordeel is daarvoor vrijwel alleen de woningbouw relevant in Hillegom, Lisse en Haarlemmermeer West (de ‘parels’).

Enigszins nieuw is de kaart van bijlage 5A. Daarop is goed te zien dat sommige van de ‘parels’ in het westen van de Haarlemmermeer dicht bij de mogelijke nieuwe weg liggen (zie onderstaande uitsnede uit de kaart). Volstrekt onduidelijk blijft echter hoe deze locaties worden ontsloten. Volgens de kaart zal de nieuwe infrastructuur van het Voorlopig Voorkeursalternatief geen enkele functie vervullen voor de ontsluiting van deze (deels grote) bouwlocaties. **Gevreesd moet dus worden dat vrijwel alle verkeer van en naar deze bouwlocaties zich over de bestaande lokale wegen afwikkelt**, waarvan het MER juist stelt dat er sprake zou zijn van knelpuntsituaties. **Ook in dat opzicht zou het alternatief NOG Beter 2.0 en betere oplossingen bieden.** De doorgetrokken Weerlaan zou dan namelijk pal naast een deel van de grootste bouwlocaties komen te liggen (bouwlocatie Beinsdorp). Omdat de weg vooral een functie heeft voor het (inter)lokale verkeer kan hij ook dienen als ontsluiting van de bouwlocatie (die anders nauwelijks te ontsluiten is). Op het onderstaande kaartje hebben wij dat met een groene lijn en pijl aangeduid.

Geheel onduidelijk blijft ook of het gebruikte verkeersmodel op een adequate manier rekening houdt met de betreffende woningbouwlocaties (incl. de bijbehorende ontsluiting). Ook daarover zegt de brief niets. Uit de opgestelde verkeersprognoses menen wij te kunnen afleiden dat dit nog niet het geval is, wat wij uiterst vreemd en onzorgvuldig zouden vinden. Als dat waar is, dan geeft het MER dus onvolledige informatie over de verkeersstromen met en zonder Duinpolderweg.



Conclusies

Samenvattend moeten wij helaas concluderen dat de brief:

- misleidende informatie verstrekt over het alternatief NOG Beter 2.0 en dit alternatief onevenwichtig beoordeelt;
- opnieuw geen onderbouwing levert van de noodzaak van een nieuwe wegverbinding naar de N206 en evenmin heldere criteria onder welke omstandigheden de weg aangelegd zou moeten worden;
- onduidelijke informatie verstrekt over de samenhang tussen de geplande woningbouw en de aanleg van nieuwe infrastructuur.

Platform NOG meent dat er daarmee **onvoldoende informatie op tafel ligt om een verantwoorde keuze te kunnen maken** over het wel of niet realiseren van nieuwe weginfrastructuur. Dat geldt te meer daar ook **het verkeersmodel gebreken vertoont en niet goed geschikt is voor de te maken afweging** (zie ook het advies van de Provinciale Commissie voor de leefomgevingskwaliteit).

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