

Van: [REDACTED]

Verzonden: dinsdag 7 augustus 2018 17:12

Aan: statengriffie@pzh.nl; Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>

Onderwerp: document inspraak hoorzitting Duinpolderweg

Geachte Griffie,

In aanvulling op mijn aanmelding voor de inspraak (hoorzitting Duinpolderweg) op 7 september a.s. wil ik graag bijgaand document van te voren insturen.

Door de technisch-inhoudelijke uitwerking reeds nu toe te sturen, kan ik dan mijn mondelinge bijdrage op 7 september kort en toegankelijk houden (door dan voor de achtergronden naar deze brief te verwijzen).

Wilt u de bijgaande brief agenderen voor het agendapunt Duinpolderweg in de Statencommissie Mobiliteit / Verkeer in september a.s.?

En kunt u ervoor zorgen dat de Statenleden voorafgaand aan de hoorzitting op 7 sept. over deze brief kunnen beschikken (dit om op 7 sept. mondeling naar de brief te kunnen verwijzen)?

Bij voorbaat hartelijk dank!

Met vriendelijke groet,
[REDACTED]

Inspraak op Definitief Voorkeursalternatief Duinpolderweg

7 augustus 2018

Geachte Statenleden van de provincies Noord- en Zuid-Holland,

Met grote verbazing heb ik kennis genomen van het projectonderdeel "doortrekken Bennebroekerweg tussen de N205 en de N208 dan wel de N206" in het "definitief voorkeursalternatief Duinpolderweg (DPW)" van de beide Colleges van GS.

Voor de overige projectonderdelen (Randweg Lisse en Randweg Zwaanshoek) heb ik geen bezwaar tegen de voorgenomen keuze en de onderbouwing daarvan.

Mijn verbazing betreft:

- a. Dit is de zoveelste nieuwe voorkeursvariant van de beide provincies
- b. Het bestuurlijke proces m.b.t. de inspraak
- c. De beloning van Nimby-gedrag in de onderbouwing
- d. De ontorechte cirkelredenering in de onderbouwing
- e. Het totaal negeren van "de ladder van Verdaas" in de onderbouwing
- f. Inhoudelijk: de funeste verkeerskundige en landschappelijke gevolgen van de keuze voor het Middenalternatief
- g. De juridische houdbaarheid van de provinciale voorkeur

Hieronder zal ik op deze onderdelen ingaan.

a. De zoveelste voorkeursvariant van de beide provincies

Inmiddels ben ik de tel kwijt, om de hoeveelste voorkeur van de provincie het nu ook alweer gaat. Ik ben waarschijnlijk niet volledig, maar ik herinner mij:

- De rond 2004 afgeschoten N205-N206 verbinding
- De in 2011 weer van stal gehaalde "voorkeur noordelijk tracé"
- Toen ineens de totaal niet-onderbouwde provinciale voorkeur voor het Spoortracé
- Daarna de voorlopige voorkeur voor de Zuidvariant (daarop is ook de inspraak geweest)
- En nu ineens weer een draai naar het Middenalternatief

Wie garandeert trouwens (gelet op het opmerkelijke bovenstaande proces), dat deze "definitieve" voorkeur ineens wel echt definitief is? Wie garandeert dat er straks niet weer een nieuw "definitief" (duin)konijn uit de provinciale hoge hoed komt?

Alle mogelijke varianten hebben al eens de provinciale "voorkeur" gehad, behalve NOG Beter. Dat is ook de enige consistente factor die ik in de veelkleurige provinciale voorkeuren herken: alleen NOG Beter wordt iedere keer consequent met een wollige redenering omzeild.

Temidden van dit gewoel is NOG Beter een rustpunt van stabiliteit. Al sinds 2011 onderbouw ik (zowel landschappelijk als verkeerskundig) dat er géén N206-verbinding tussen Zwaanshoek en Vogelenzang nodig is, maar alleen enkele korte ontbrekende schakels:

- De Randweg Lisse (tussen de Poelpolder en de A44 bij Abbenes)
- De Weerlaanweg (tussen Hillegom noord en de N205)

Daarnaast is NOG Beter de enige DPW-variant die al sinds 2011 is voorzien van een haalbare OV-visie (waar de andere alternatieven niets concreets voor het OV bieden, maar alleen een achterhaald en vertraagd plan voor een buslijntje tussen Noordwijk en Schiphol uit het archief halen).

In NOG Beter 2.0 zijn weliswaar enkele andere trajecten gewijzigd t.o.v. NOG Beter uit 2011, maar dat kwam door externe oorzaken:

- De provincies hebben tussen 2011 en 2016 de globale voorgenomen bebouwing Westflank Haarlemmermeer vervangen door de meer concrete *Ringvaartparels*
- De Randweg Rijnsburg blijkt niet haalbaar door de eisen van Rijkswaterstaat

Nooit heb ik NOG Beter hoeven aanpassen aan bijv. stikstofnormen of landschappelijke kaders of vanwege maatschappelijke onhoudbaarheid. De kern van NOG Beter 2.0 staat al sinds 2011 overeind: geen N205-N206 verbinding, maar wel een nieuwe verbinding Hillegom-N205 en Lisse-A44.

De MER van 2017 gaf geen aanleiding om NOG Beter 2.0 te herzien; integendeel, de MER bevestigde juist de inhoud en de onderbouwing van NOG Beter sinds 2011.

Jarenlang hebben de beide provincies geprobeerd om NOG Beter te negeren. Na de MER van 2017 (de eerste keer dat NOG Beter serieus is doorgerekend) lukte dat niet meer, want uit de MER bleek duidelijk:

- Dat een N205-N206 verbinding naar Vogelenzang verkeerskundig niet nodig is, en landschappelijk funest
- Dat NOG Beter verkeerskundig prima scoort, en landschappelijk zelfs als beste variant
- Wat je ook rond Hillegom doet, een Randweg Lisse is sowieso nodig vanwege de overbelasting van de Van Pallandtlaan (Sassenheim) en de bouwplannen rond Voorhout en Lisserbroek (wat ik al sinds 2011 beargumenteer, en wat de provincies in 2017 n.a.v. de MER hebben overgenomen)

In plaats van de meest logische consequentie te trekken (NOG Beter 2.0 overnemen n.a.v. de MER-uitkomst), kozen de provincies sindsdien voor een opmerkelijke mengvorm:

- Randweg Lisse en Randweg Zwaanshoek werden overgenomen uit NOG Beter 2.0
- In Hillegom werd echter niet gekozen voor de Weerlaanweg, maar voor een (doortrekbare) nieuwe weg naar de N208, die (helaas wel) de waardevolle polders aantast
- De (volgens de MER niet-nodige) omstreden N208-N206 verbinding werd niet meer als “hard”, maar als “ruimtelijke reservering” meegenomen

Dit kan worden gezien als een impliciete erkenning dat de MER aantoont dat NOG Beter 2.0 gewoon de beste (of, zo u wilt, de minst slechte) variant is. Maar nog meer spreekt hieruit het provinciale onvermogen, om gewoon frank en vrij van de (tussen 2011 en 2017 gekozen) doodlopende weg af te stappen, om persé een onnodige en schadelijke DPW tot aan Vogelenzang te willen aanleggen.

Er staan nu dus twee varianten tegenover elkaar:

- De zoveelste provinciale voorkeursvariant, waarbij de provincies toch weer proberen om die omstreden “ruimtelijke reservering” naar Vogelenzang door te zetten
- De sinds 2011 consistente onderbouwing van NOG Beter, die volgens de MER een uitstekend evenwicht biedt tussen verkeer, leefbaarheid, landschap en financiën

Daarom een oproep aan u, Statenleden: durf de juiste keuze te maken, en kies voor de enige consistente, onderbouwde en uitgebalanceerde variant van al die jaren: de Weerlaanweg volgens NOG Beter 2.0. Daarmee kiest u voor een verantwoorde oplossing van de verkeersknelpunten, met respect voor de unieke landschappen, die bij de Middenvariant onherstelbaar zouden worden beschadigd.

In het vervolg van deze brief zal ik deze oproep nader onderbouwen.

b. Het bestuurlijke proces m.b.t. de inspraak

De provincies stellen dat zij met hun huidige keuze voor het Middenalternatief de inspraak honoreren. Enerzijds lijkt dit te kloppen; anderzijds is er nooit inspraak geweest op het Middenalternatief.

Het Middenalternatief lijkt verdacht veel op de eerdere Noordelijke Voorkeur van beide provincies, die door stikstofnormen onhaalbaar bleek. Het lijkt gewoon een U-bocht, waardoor de provincies uiteindelijk weer terugkomen op hun "oude liefde" voor het landschappelijk funeste en maatschappelijk omstreden Noordelijke Voorkeursalternatief (nu ietsje zuidelijker opgeschoven onder de naam Middenalternatief).

Door een slimme zet hebben de beide provincies hun oorspronkelijke voorkeursvariant weer van stal gehaald, die nu zonder uitgebreide inspraakronde aan u wordt voorgelegd, met als argument: "we doen dit omdat we zo goed naar *de inspraak* luisteren".

Ik mis echter een goede en inhoudelijke motivatie en onderbouwing van GS, waarom de Zuidvariant nu ineens wordt ingewisseld voor het Middenalternatief. Waar zijn nu de inhoudelijke argumenten gebleven die GS vorig jaar nog had om niet voor Midden, maar voor Zuid te kiezen?

We zijn eigenlijk weer terug bij af, bij de oude funeste, omstreden Noordelijke Voorkeursvariant (nu dan wat zuidelijker opgeschoven), onder het mom van "we hebben geluisterd naar de inspraakronde begin 2018" terwijl deze variant helemaal niet heeft voorgelegen voor de inspraakronde begin 2018!

c. De beloning van Nimby-gedrag in de onderbouwing

In de "definitieve voorkeur" mis ik een deugdelijke inhoudelijke onderbouwing. Als ik het goed begrijp komt het erop neer, dat de gemeente Hillegom (en in het verlengde daarvan de andere Bollengemeenten, die zich – zonder inhoudelijke argumentatie – solidair met Hillegom verklaren) liever Midden dan Zuid hebben.

Interessant is om te kijken, welke argumenten daarbij meespelen. Serieuze argumenten m.b.t. natuur en landschap kom ik eigenlijk niet tegen in de Hillegomse argumentatie (en ook niet bij Holland Rijnland). Verkeerskundige argumenten al helemaal niet, want de lokale Hillegomse politiek doet wel alsof een verkeerstoename op de Weerlaan een probleem zou zijn, maar ze negeren daarbij dat:

- De Weerlaan een vrijliggende weg is (zonder aanliggende woonbebouwing) met een geluidswal, en dat de Weerlaan veel rustiger is dan de drukke woonstraten Leidsestraat, Meerlaan en Weeresteinstraat / Haarlemmerstraat
- De onleefbare Meerlaan (Beinsdorpbrug) alleen bij de Weerlaanweg sterk ontlast wordt; bij het Middenalternatief blijven de Meerlaan en de Beinsdorpbrug nog steeds onaanvaardbaar druk
- De verkeersdruk op de nu al vrij drukke woonstraat Weeresteinstraat bij het Middenalternatief onaanvaardbaar hoog wordt
- Met NOG Beter 2.0 wordt het op de vrijliggende Weerlaan wel drukker, maar nog lang niet zo druk als op de N208 (Leidsestraat en Weeresteinstraat) bij het Middenalternatief

Wie eerlijk naar de Hillegomse verkeerssituatie kijkt, moet concluderen: de vrijliggende Weerlaan is veel geschikter om lokaal verkeer te verwerken dan de Leidsestraat, de Weeresteinstraat en de Haarlemmerstraat (zie ook de foto's in de bijlage). Is het een probleem als het aantal auto's op de Weerlaan groeit van 6.400 naar 10.700 per dag, en zou het geen probleem zijn als het aantal auto's op de Weeresteinstraat groeit van 11.400 naar 17.100? Kunnen ze in Hillegom niet rekenen of willen ze in Hillegom niet rekenen?

Slechts één geluid is door de Hillegomse politiek altijd duidelijk geventileerd: *als die weg er moet komen, dan zo ver mogelijk bij het dorp Hillegom vandaan, en zo dicht mogelijk bij Bennebroek*. Er bestaat maar één woord voor zo'n onderbouwing: **NIMBY** (not in my backyard).

De Hillegomse argumentatie met dit Nimby-sentiment, die de funeste landschappelijke en verkeerskundige effecten van het Middenalternatief negeert, kan ik helaas niet serieus nemen. Niet-onderbouwde Nimby-argumenten mogen in deze discussie geen doorslaggevende rol spelen.

Ik vind het dan ook onvoorstelbaar, dat de Holland Rijnland gemeenten zonder enige gêne gewoon meegaan in de Hillegomse Nimby-lobby, en de funeste landschappelijke en verkeerskundige effecten gewoonweg negeren. En nu gebruiken de beide Colleges van GS het Hillegomse Nimby-verhaal ook nog eens als "onderbouwing" van hun *definitieve voorkeur!*

Het argument "lokaal draagvlak" vind ik doorzichtig: luisteren naar lokale Nimby-geluiden is heel iets anders dan luisteren naar inhoudelijke argumenten van inwoners en organisaties. Ik vind het een gevaarlijke precedentwerking, wanneer provincies hun besluitvorming beargumenteren met ordinare Nimby-argumenten.

Komen er dan helemaal geen goede argumenten vanuit de Hillegomse politiek? Jawel, dat betreft dan het niet-doorgaan van 90 woningen in de bouwplannen tussen de Weerlaan en de Ringvaart. En dat de reeds gebouwde woningen te dicht langs de Weerlaanweg zouden staan. Die problemen zijn gelukkig met maatwerk op te lossen:

- Door de Weerlaanweg niet met een brug, maar met een aquaduct onder de Ringvaart uit te voeren, neemt de leefbaarheid van de (onlangs gebouwde en nog te bouwen) woningen in die woonwijk fors toe
- De provincie kan ruimtelijk meewerken aan het realiseren van 90 woningen elders in Hillegom

De vraag aan u, Statenleden, is dan ook: laat u zich leiden door de Hillegomse Nimby-geluiden, of laat u zich leiden door de landschappelijke en verkeerskundige effecten, zoals die uit de MER blijken?

d. De ontrechte cirkelredenering in de onderbouwing

Het GS-voorstel gaat uit van een cirkelredenering:

- GS vermoeden dat in de toekomst doortrekken van de DPW naar de N206 nodig zal zijn
- Doortrekken van de Weerlaanweg van NOG Beter 2.0 naar de N206 is niet goed mogelijk
- Daarom willen GS niet voor de Weerlaanweg kiezen, en kiest GS voor het Middenalternatief

Met andere woorden: wanneer aangetoond wordt dat doortrekken van de DPW naar de N206 niet nodig is, vervalt de argumentatie van GS voor het Middenalternatief.

In de Inspraakstukken van 2017 kwamen GS niet veel verder dan een vage zinsnede over "*toekomstige demografische en ruimtelijke ontwikkelingen*" die een DPW-west nodig zouden maken, zonder dat GS die ontwikkelingen concreet kon (of wilde) maken. Die vaagheid heeft veel verwarring over een mogelijke Bollenstad veroorzaakt, maar dat terzijde.

In de beantwoording van de Inspraakreacties staat over die "*toekomstige demografische en ruimtelijke ontwikkelingen*" het volgende:

"De doortrekking van de N208 naar de N206 is als reservering opgenomen, juist omdat het MER laat zien, dat het gaat om een kwetsbaar gebied. Echter, vanuit het MER blijkt wel degelijk dat een doortrekking een bijdrage levert aan de gestelde doelstelling. Zo wordt Vogelenzang ontzien en levert de verbinding een verbetering in de bereikbaarheid van het westelijk deel van de Bollenstreek.

En hierin zit ook de samenhang met de ruimtelijke economische ontwikkeling. De woningbouwopgave voor de Bollenstreek volgt inderdaad uit de regionale woonagenda, maar ook uit de analyse, dat een groot deel van de Bollenstreek ontsloten wordt via de A44. Juist deze A44 staat steeds verder onder druk en in de verkeersanalyse loopt deze A44 zelfs helemaal vast. Hoewel er voor deze snelweg wel een onderhoudsopgave is benoemd, lijkt een wegverbreding ver weg. Een aansluiting van de N206 naar de N208 zorgt voor een alternatief, indien de A44 een steeds minder interessante route wordt, vanwege dagelijkse congestie. Omdat deze ontwikkelingen nu nog niet dagelijks voordoen (in de modellen overigens wel) en omdat de groei van het verkeer afhangt van de groei van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen is gekozen voor een reservering, mede kijkend naar de uitkomsten van het MER, waaruit blijkt dat dit negatieve effecten zal sorteren voor natuur, landschap en milieu". (einde citaat)

Gelukkig *lijkt* dit antwoord af te zien van een Bollenstad. Maar indirect kan een DPW-west toch wel weer een toekomstige Bollenstad mogelijk maken, omdat (bij een eventuele toekomstige verstedelijkingsopgave) de onverhoopte aanwezigheid van een Duinpolderweg als argument vóór een Bollenstad kan worden gebruikt: spoorweg en wegen liggen er al, dus dat wordt makkelijk bouwen.

GS stellen (terecht) dat *"de uitkomsten van het MER, waaruit blijkt dat dit negatieve effecten zal sorteren voor natuur, landschap en milieu"* meewegen om de DPW niet meteen aan te leggen, maar "slechts" te reserveren, maar door deze GS-keuze wordt een ander natuurgebied, nl. de Oosteinderpolder, wel meteen onherstelbaar beschadigd.

Samengevat stellen GS: we erkennen dat die DPW-west volgens de MER funest is voor natuur, landschap en milieu, maar toch willen we hem kunnen aanleggen als omleidingsroute bij verwachte verkeersdrukke op de A44. Is dit een terechte redenering?

- a. De reistijd Noordwijk – Schiphol / Amsterdam zal via de Duinpolderweg ca. 10-15 minuten langer duren (mede gelet op het grote aantal verkeerslichten tussen Vogelenzang en de A4-aansluiting bij Rijsenhout) dan via de N444 en de A44, indien die filevrij zijn. Reizigers vanuit Noordwijk gaan pas omrijden via Vogelenzang, wanneer de files op de A44 meer dan 10 minuten vertraging veroorzaken. Dus de A44 is (zelfs bij een congestie met 10 minuten vertraging) nog aantrekkelijker dan omrijden over de Duinpolderweg via Vogelenzang.
- b. Op blz. 16 van de *Nota van Beantwoording zienswijzen voorlopig voorkeursalternatief Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek/Duinpolderweg* stelt Rijkswaterstaat: *"Voor de volgende fase wordt aangegeven dat verkeersberekeningen van de studie Duinpolderweg duiden op structurele filevorming bij de afrit Hoofddorp-Zuid"*. Met andere woorden: de aansluiting van de Nieuwe Bennebroekerweg op de A4 heeft helemaal geen capaciteit om eventueel extra verkeer vanuit de Duin- en Bollenstreek te verwerken. ***De gedachte van GS om (bij congestie op de A44) de DPW als omleidingsroute te gebruiken, is dus helemaal geen "oplossing", maar leidt volgens Rijkswaterstaat alleen maar tot nieuwe files rond de A4-aansluiting van de Nieuwe Bennebroekerweg!***
- c. Hierbij gaan GS eraan voorbij dat, volgens de MER, er bij het Middenalternatief in de spits opstoppingen komen op de N206 tussen Noordwijk en De Zilk. Automobilisten hebben bij het Middenalternatief dus geen keuze tussen files op de A44 of een filevrije DPW, maar slechts de keuze tussen files op de A44 of files op de N206 en op de afslag Hoofddorp-zuid.
- d. De gezamenlijke overheden leggen nu voor een miljard (!) euro de Rijnlandroute aan om Katwijk en Noordwijk goed met de A4 en de A44 te verbinden, en durven gelijktijdig te beweren dat de files in de regio desondanks gewoon blijven groeien; is het geld voor de Rijnlandroute dan wel doelmatig besteed?
- e. Die verwachte files op de A44 treden wellicht op bij ongewijzigd beleid, maar niet bij een correcte toepassing van de Ladder van Verdaas (zie paragraaf e. van deze brief)

- f. Volgens de Ladder van Verdaas mag je pas nieuwe wegen aanleggen, nadat gebleken is dat benutting en wegverbreding geen soelaas bieden. Dan is “*Hoewel er voor de A44 wel een onderhoudsopgave is benoemd, lijkt een wegverbreding ver weg*” de omgekeerde wereld! Omdat we verwachten dat maatregelen op de bestaande A44 (die volgens de Ladder van Verdaas prioriteit hebben) toch niet gedaan worden, doen we maar meteen wat volgens de Ladder van Verdaas niet eens mag zonder die prioritaire maatregelen!

Hieruit blijkt duidelijk dat het doortrekken van de Duinpolderweg naar de N206 bij Vogelenzang in geen enkele situatie verkeerskundig noodzakelijk of gewenst is. Integendeel: een naar Vogelenzang doorgetrokken Duinpolderweg veroorzaakt juist nieuwe files, en is niet “Verdaas-proof”.

Intussen blijft de zinsnede “*de uitkomsten van het MER, waaruit blijkt dat dit negatieve effecten zal sorteren voor natuur, landschap en milieu*” volop staan: een naar de N206 doorgetrokken Duinpolderweg is funest voor natuur, milieu en landschap, maar lost geen enkel verkeersprobleem op. **Die ruimtelijke reservering in het Middenalternatief is een non-oplossing voor een niet bestaand probleem.**

Hierop is maar één conclusie mogelijk: dat er geen enkele rationeel argument is om de Duinpolderweg door te trekken naar de N206 bij Vogelenzang.

Dan blijft er van het enige inhoudelijke argument tegen de Weerlaanweg ook niets meer over. De Weerlaanweg is volgens GS onwenselijk omdat deze niet naar de N206 kan worden doorgetrokken. Hierboven blijkt duidelijk dat die doortrekking nergens voor nodig is. Dan is er ook geen enkel argument meer tegen de Weerlaanweg (behalve de in paragraaf c. behandelende Nimby-argumenten dan).

Geachte Statenleden, ik hoop dat u de moed en de visie hebt om de cirkelredenering van GS te overstijgen. Uit het bovenstaande blijkt duidelijk:

- Dat er geen enkel houdbaar argument is voor (een ruimtelijke reservering voor) het doortrekken van de Duinpolderweg naar de N206
- Zo’n doortrekking echter funest is voor natuur, milieu en landschap
- Daarmee vervalt ook het enige inhoudelijke GS-argument tegen de Weerlaanweg (nl. dat die niet doorgetrokken kan worden naar de N206)

Durf daarom te kiezen voor de variant die het beste is voor natuur en landschap, en die het beste de werkelijke verkeersproblemen aanpakt: de Weerlaanweg volgens NOG Beter 2.0.

e. Het negeren van “de ladder van Verdaas” in de onderbouwing

Volgens de “Ladder van Verdaas” geldt bij aanpak van verkeersproblemen als volgorde:

1. Ruimtelijke ordening. Bouw compact, zodat reisafstanden kort zijn. Bouw dicht bij OV-knooppunten, zodat autogebruik niet nodig is.
2. Prijsbeleid, zoals betaald parkeren of een passageheffing.
3. Mobiliteitsmanagement en fiets. Telewerken, carpoolen, telefonisch vergaderen enz.
4. Openbaar vervoer en fiets. zorg voor goed openbaar vervoer en uitstekende fietsroutes.
5. Verbeter de efficiëntie van bestaande wegen. Bij 80 km/uur kan er veel meer verkeer over een weg dan bij 130 km/uur. De wegcapaciteit is het grootst bij 50 tot 60 km/uur.
6. Pas de huidige wegen aan. Pas als alle bovenstaande punten onvoldoende zijn komt wegverbreding in beeld.
7. Nieuwe infrastructuur. Volledig nieuwe wegen aanleggen is het laatste dat je doet.

Voldoet de “definitieve voorkeur” van het College van GS hieraan? Het antwoord is helaas: NEE.

1. GS willen de DPW-west alleen maar aanleggen “omdat ze voorzien dat het in de toekomst te druk wordt op de A44 bij de voorgenomen woningbouw rond Noordwijk en Katwijk”. Ik lees niets over het concentreren van de Zuid-Hollandse bouwplannen op OV-locaties.
2. Ik lees helemaal niets over prijsbeleid.
3. Ik lees helemaal niets over mobiliteitsmanagement en fiets. Wel hebben GS op 25 april 2018 een lijstje met samengeraapte plannen voor recreatieve fietsroutes meegestuurd (n.a.v. toezegging 7 febr. 2018), maar die hebben weinig effect op woon-werkverkeer (zie hieronder twee fietsmaatregelen die wèl de verkeersdruk in de regio significant kunnen verminderen).
4. Ik lees in de GS-voorkeur helemaal niets concreets over OV en fiets. De op 25 april meegestuurde bijlage over HOV Schiphol-Noordwijk is allang achterhaald, omdat deze door de gemeente Haarlemmermeer juist is vertraagd t.b.v. de DPW, en omdat Arriva vorig jaar juist de doorgaande buslijn 361 Schiphol – Noordwijk op station Sassenheim heeft “geknipt” omdat er helemaal geen vervoer “over Sassenheim heen” bleek te zijn!
5. Ik lees in de GS-voorkeur niets over het verbeteren van de efficiency op bestaande wegen. Op de A44 zijn echter nog veel mogelijkheden voor capaciteitsvergroting (zie hieronder).
6. Ik lees helemaal niets over aanpassing van bestaande wegen om de gevreesde toekomstige congestie aan te pakken.
7. In de GS-voorkeur lijkt nieuwe wegaanleg (en dan nog wel dwars door unieke landschappen) niet het laatste, maar juist het eerste wat ze doen.

Sterker nog, bij de DPW is zelfs sprake van een **omgekeerde ladder van Verdaas!** De gemeente Haarlemmermeer en de provincie Noord-Holland hebben welbewust de “busbrug Lisse” vertraagd om druk te zetten op spoedige realisering van de DPW.

Trede 4 van de Verdaasladder wordt welbewust vertraagd, om trede 7 door te kunnen drukken!

NOG Beter 2.0 daarentegen voldoet wel redelijk aan de Verdaasladder:

- NOG Beter 2.0 bevat een OV-paragraaf met haalbare voorstellen om het OV te verbeteren
- NOG Beter 2.0 stelt een betere benutting van de A44 voor (door de snelheid op 100 km/uur te begrenzen)
- NOG Beter 2.0 zorgt voor een betere benutting van reeds beschikbare capaciteit op bijv. de Noordelijke Randweg Nieuw-Vennep en op de Weerlaan in Hillegom
- NOG Beter 2.0 beperkt wegaanleg tot enkele korte ontbrekende schakels

Kortom, de GS-voorkeur voor het Middenalternatief is niet Verdaas-proof, maar de Weerlaanweg volgens NOG Beter wel. Dit is niet alleen uiterst relevant voor de besluitvorming in uw Staten, maar kan ook een relevant argument zijn in een eventuele procedure bij de Raad van State (zie punt g.).

Maar stel nu dat dat er bij de geplande ontwikkelingen in de gemeenten Noordwijk en Katwijk inderdaad files op de A44 zouden ontstaan. GS beantwoorden dit vermoeden meteen met een ruimtelijke reservering voor rigoureuze wegaanleg door waardevolle, unieke landschappen.

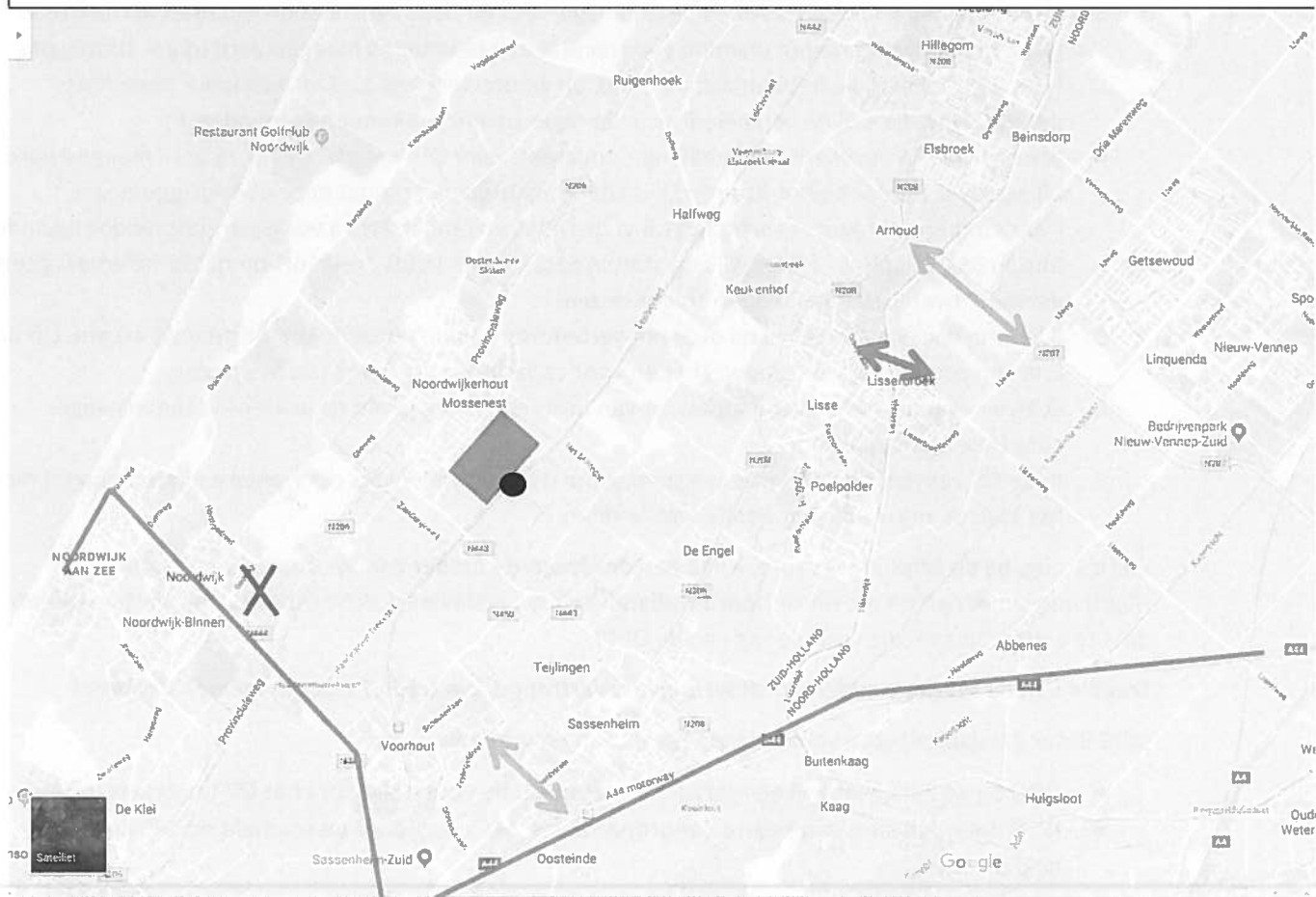
Volgens de Verdaasladder mag dat antwoord pas worden gegeven, nadat serieus gepoogd is, om met ruimtelijke ordening, fiets, OV en betere benutting de verkeersproblemen te voorkómen.

Omdat ik met NOG Beter al sinds 2011 constructief bezig ben met de verkeersvraagstukken in de regio Bollenstreek, wil ik u graag een constructieve voorzet doen voor Verdaas-achtige maatregelen in de Bollenstreek, waardoor – ook bij die verwachte ruimtelijke ontwikkelingen – files op de A44 voorkómen kunnen worden. Daarom wil ik u graag enkele suggesties doen conform de Ladder van Verdaas.

Voor alle duidelijkheid: deze suggesties maken geen onderdeel uit van NOG Beter 2.0, maar worden slechts gegeven in het kader van de Ladder van Verdaas t.b.v. uw besluitvorming.

Ladder van Verdaas – mogelijke maatregelen Bollenstreek

Ruimtelijke ordening – Fiets – Openbaar Vervoer – Betere benutting bestaande wegen



Ruimtelijke ordening

De voorgenomen woningbouw in het waardevolle, open buitengebied van Noordwijk (Bronsgest-noord) schrappen en vervangen door woningbouw in de (nu toch al verrommelde) Noordwijkerhoutse zone tussen de dorpskern en de spoorlijn (inclusief opening van een nieuw station Noordwijkerhout)

Fiets

- Aanleg snelfietsroute tussen station Sassenheim en Voorhout Oosthout (ontbrekende schakel voor fietsers naar station Sassenheim, bijvoorbeeld door aanleg van een fietspad tussen Sassenheim Jan Mollstraat en Voorhout Snoeklaan)
- Aanleg fietspad Elsbroekbrug tussen de IJweg (woonwijk Getsewoud) en de N208 (werkgebieden Hillegom-zuid en Lisse-noord)

Openbaar Vervoer

- Versneld realiseren van PHS (Programma Hoogfrequent Spoor) op de Oude Lijn (Amsterdam – Haarlem – Den Haag HS – Dordrecht) en op Schiphol – Leiden – Den Haag CS, waardoor er meer snelle treinen rijden langs de A4-A44-corridor
- Opening nieuw station te Noordwijkerhout bij de Pilarenweg (i.c.m. concentreren bouwplannen gemeente Noordwijk op deze stationslocatie)
- Versnellen aanleg busbrug Lisse (i.c.m. doortrekken Zuidtangent lijn 397 naar Lisse)

- Introductie van een nieuwe snelbus (interliner) Noordwijk – A44 – Schiphol – Amsterdam Zuidas (spits 4x/uur, daarbuiten 2x/uur), die Noordwijk – Schiphol in ca. 35 minuten, en Noordwijk – Zuidas in ca. 50 minuten rijdt
 - Toelichting: gelet op het succes van de R-netlijnen 470 (Alphen a/d Rijn – A4 – Schiphol) en 346-356 (Haarlem – A9 – Amsterdam) zal zo'n buslijn een significant aantal Noordwijkers "uit de auto halen"

Benutting

De (verwachte) opstoppingen op de A44 komen vooral door de grote snelheidsverschillen als gevolg van de toegestane 120 km/uur bij de huidige smalle viaducten en korte invoegstroken. Gelukkig las ik dat Rijkswaterstaat rond 2022 groot onderhoud op de A44 wil doen. Ongetwijfeld zullen dan die viaducten en invoegstroken worden aangepakt. Ook kan (als Verdaas-maatregel) op de gehele A44 een snelheidslimiet van 100 km/uur (en in de spits 90 km/uur) worden ingesteld. Hierdoor verdwijnt het probleem van de wisselende snelheden, en zal de capaciteit op de A44 aanzienlijk toenemen.

Effecten van deze maatregelen

- Toename treingebruik tussen Den Haag, Leiden, Schiphol en Amsterdam, waardoor de A4 en A44 minder worden belast
- Vergroting van de beschikbare capaciteit op de A44
- Geplande woningbouw in de gemeente Noordwijk leidt per saldo niet tot extra autoverkeer (want door opening station Noordwijkerhout zullen huidige inwoners minder de auto nemen), en voorkomt extra autoverkeer door nieuwbouw in Bronsgeest-noord
- Toename fiets- en OV-gebruik op de reisrelatie Voorhout – Schiphol (en daardoor afname autogebruik)
- Toename OV-gebruik op de reisrelatie Noordwijk – Schiphol / Amsterdam (en daardoor afname autogebruik)
- Toename fietsgebruik op de woon-werkrelatie tussen Nieuw Vennep (Getsewoud) en de bedrijventerreinen in de N208-zone

Ik beschik niet over de exacte cijfers waartoe al deze maatregelen kunnen leiden, maar ik vermoed dat met deze Verdaas-stappen (trede 1 t/m 6) de (door de provincies verwachte) congestie op de A44 voorkómen kan worden.

Uiteraard is dit slechts een eerste voorzet; wellicht kunnen er nog meer Verdaas-achtige maatregelen worden verkend en uitgewerkt. Met bovenstaand maatregelpakket is echter aangetoond dat:

- De ruimtelijke reservering voor de DPW-west onterecht de Ladder van Verdaas negeert
- Er in de Duin- en Bollenstreek en rond de A44 nog voldoende effectieve flankerende en capaciteitsvergrotenende maatregelen mogelijk zijn
- De provinciale "A44 filevrees" die als "onderbouwing" voor de ruimtelijke reservering voor de DPW-west wordt gebruikt, niet is gebaseerd op feiten, maar slechts op het negeren van de Ladder van Verdaas
- Bij het serieus nemen van de Ladder van Verdaas de ruimtelijke reservering voor de DPW-west helemaal niet nodig is

Conclusie

Wanneer beide provincies de Ladder van Verdaas serieus nemen:

- Kan veel verwachte mobiliteitsgroei worden verminderd door ruimtelijke ordening, fiets, OV en betere benutting van de A44
- Is de ruimtelijke reservering voor de DPW-west helemaal niet nodig

- Vervalt het enige “inhoudelijke” GS-argument om niet voor de Weerlaanweg te kiezen: dat bij de Weerlaanweg het toekomstige doortrekken naar de N206 niet goed mogelijk is

f. Inhoudelijk: de funeste verkeerskundige en landschappelijke gevolgen van de keuze voor het Middenalternatief

De funeste gevolgen van het Middenalternatief zijn drieledig:

1. Landschappelijk

Fase 1 van het Middenalternatief (N205 – N208) doorsnijdt de waardevolle Oosteinderpolder. Een unieke groene long, met een historisch vrijwel ongerept slagenlandschap. En dat onder de rook van de steeds maar uitdijende woon- en werkbebouwing van Schiphol, Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Om deze brief niet te lang te maken, zal ik de unieke landschappelijke kenmerken niet herhalen, maar verwijs ik naar de eerdere reactie van het Cultuurhistorisch Genootschap:

<https://chg-duinenbollenstreek.nl/nieuws>

Ik vermoed dat diverse insprekers op 7 september u nader kunnen informeren over het unieke landschap van de Oosteinderpolder, dat door de DPW onherstelbaar aangetast zal worden.

Fase 2 van het Middenalternatief (N208 – Vogelenzang) doorsnijdt de waardevolle landschappen van de Vogelenzangse strandvlakte en de Binnenduintrand bij de Tiltenberg. Met name de Binnenduintrand tussen de Tiltenberg en Vogelenzang is een uniek open en onvervangbaar landschap. Door de (verkeerskundig onnodige!) DPW-west wordt dit unieke landschap onherstelbaar beschadigd.

2. Verkeerskundig

Verkeerskundig leidt het Middenalternatief tot een onverantwoorde verkeerstoename (met bijbehorende files) op onder andere:

- N208 in Hillegom (met name op de Weeresteinstraat tussen Hillegom-centrum en de door GS beoogde DPW-aansluiting nemen verkeersdruk en congestie in onverantwoorde mate toe). Met het Middenalternatief dreigt de N208 door Hillegom, tussen de Steenfabriek en de door GS beoogde DPW-aansluiting één ronkende verkeersopstopping te worden
- De N208 door Bennebroek en Heemstede (Herenweg): door het Middenalternatief neemt de verkeersdruk hier sterk toe
- De N206 in Noordwijk en Noordwijkerhout: op deze (nu nog filevrije) weg ontstaan door het doortrekken van de Duinpolderweg in de spits opstoppingen

Ook lost het Middenalternatief de knelpunten rond de Beinsdorpbrug (Hillegom Meerlaan) nauwelijks op: met de Weerlaanweg cf. NOG Beter 2.0 komen er slechts 3.100 voertuigen door deze woonstraat, met het Middenalternatief maar liefst 4.900. Maar liefst 58% meer verkeer dan in het meest efficiënte alternatief.

Het College van GS kan daartegenover benadrukken, dat NOG Beter 2.0 inderdaad beter scoort wat betreft verkeersdruk in Hillegom, Beinsdorp, Noordwijkerhout, Bennebroek en Heemstede, maar dat bij NOG Beter 2.0 de verkeersdruk op de A44 juist toeneemt. Dat zie ik echter juist als voordeel:

- Het is positief om zoveel mogelijk verkeer uit de woonstraten (zoals de N208 in Hillegom en Bennebroek) op de Hoofdwegen (zoals de A44) te krijgen
- Op de A44 is (met capaciteitsvergrotenende maatregelen (zie de Verdaas-maatregelen in deze brief) nog veel capaciteit te winnen

- Wanneer de regio (om de A44 te ontlasten) extra verkeer vanaf de A44 over de N206 en/of de N208 wil leiden, kan dat ertoe leiden dat aanpak van de A44-knelpunten lager op het ranglijstje van Rijkswaterstaat komt, waardoor de gewenste capaciteitsvergroting bij het rond 2022 geplande groot onderhoud zou kunnen worden uitgesteld
- Het geeft aan dat de Weerlaanweg (als Meest Milieuvriendelijke Variant) ook de Meest Inwonersvriendelijke Variant is

3. Leefbaarheid

Uit de bovenstaande verkeerskundige effecten volgt door het Middenalternatief een dreigende onleefbare situatie voor de inwoners van:

- De N208 in Hillegom (Leidsestraat en Weeresteinstraat)
- De N208 in Bennebroek en Heemstede (Herenweg)
- Beinsdorp en Hillegom-oost (omdat de verkeersdruk rond de Beinsdorpbrug onnodig hoog blijft)
- Noordwijkerhout (congestie op de N206 en daardoor sluipverkeer door de Noordwijkerhoutse woonwijken)
- Zwaanshoek, omdat de DPW met het Middenalternatief te dicht bij de dorpskern komt

Weliswaar blijft het verkeer op de N208-zuid (Leidsestraat) ook met de Weerlaanweg erg druk (maar wel minder druk dan bij het Middenalternatief). Maar bij de Weerlaanweg zullen er op de Leidsestraat geen opstoppingen komen: automobilisten van/naar de wijken rond de Olympiaweg zullen bij opstoppingen op de Leidsestraat:

- Ingeval van de Weerlaanweg: de filevrije Weerlaanweg kiezen (waardoor de drukte op de Leidsestraat begrensd blijft)
- Ingeval van het Middenalternatief slechts de keuze hebben tussen: de opstoppingen op de Leidsestraat, de opstoppingen bij de Beinsdorpbrug en de opstoppingen op de Weeresteinstraat – waardoor zij noodgedwongen in één van deze drie files zullen aansluiten

Want met NOG Beter 2.0 is er voor Hillegom wèl een congestievrije “overloop”, maar bij het Middenalternatief niet.

Impliciet hebben de Colleges van GS dat in hun vorige voorkeur (voor de Zuidvariant) ook wel erkend: bij de Zuidvariant was er altijd een directe Weerlaan-aansluiting nodig, om te grote drukte op de N208 te voorkómen. Dit essentiële argument uit de vorige GS-voorkeur is nu, met de draai naar het Middenalternatief, ineens met de Noorderzon verdwenen, waardoor GS nu – in tegenstelling tot haar vorige voorkeur – onaanvaardbare leefbaarheidsproblemen op de N208-noord tussen Hillegom en Bennebroek veroorzaakt.

g. De juridische houdbaarheid van de provinciale voorkeur

Over de juridische houdbaarheid van het nieuwe voorkeursalternatief van GS kan ik kort zijn: nut en noodzaak van die ruimtelijke reservering voor een doortrekking naar Vogelenzang zijn niet goed onderbouwd (en daarmee de keuze voor het Middenalternatief ook niet), de GS- onderbouwing ervan is niet-Verdaas-proof, en er zijn geen steekhoudende argumenten om NOG Beter 2.0 (dat als Meest Milieuvriendelijke Alternatief kan worden beschouwd) aan de kant te schuiven.

Hoewel ik geen jurist ben, vermoed ik dat dit voorkeursalternatief van GS nooit gerealiseerd zal worden, maar dat het bij de Raad van State zal stranden.

De Weerlaanweg volgens NOG Beter 2.0 daarentegen is juridisch wel houdbaar:

- Er zijn (behalve Hillegomse Nimby-geluiden) geen steekhoudende argumenten tegen de Weerlaanweg (zeker niet wanneer er voor een aquaduct wordt gekozen)
- Uit de MER blijkt dat NOG Beter een zorgvuldig evenwicht biedt tussen bereikbaarheid, natuur en landschap
- NOG Beter 2.0 voldoet wél aan de Verdaas-ladder (in tegenstelling tot de provinciale voorkeur)
- Zeker met aanvullende Verdaas-maatregelen is een doortrekking van de Duinpolderweg naar de N206 helemaal niet nodig
- De Weerlaanweg roept geen weerstand op bij maatschappelijke organisaties, maar heeft zelfs de voorkeur van organisaties die doorgaans tegen wegeaanleg zijn, zoals het Cultuurhistorisch Genootschap; een grote kans dus dat zulke organisaties wel een procedure starten tegen het Middenalternatief, maar niet tegen de Weerlaanweg

Daarom wil ik u met klem oproepen:

- Kies voor het enige houdbare alternatief: de Weerlaanweg (zonder ruimtelijke reservering tussen Hillegom en Vogelenzang)
- Mocht u desondanks toch kiezen voor het Middenalternatief: neem dan ook een ruimtelijke reservering op voor de Weerlaanweg, want anders zit u over enkele jaren met de volgende patstelling:
 - Het Middenalternatief is door de Raad van State geblokkeerd
 - De Weerlaanweg is niet meer mogelijk, omdat Hillegom het tracé inmiddels enthousiast heeft volgebouwd met een nieuwe woonwijk (als “garantie” tegen de Weerlaanweg)
 - Met als eind van het liedje, dat er helemaal niets gebeurt m.b.t. de oostelijke ontsluiting van Hillegom, waardoor Ringvaartparel Beinsdorp onhaalbaar wordt, en waardoor de Leidsestraat en de Meerlaan het onleefbare decor blijven van dagelijkse opstoppingen

Tenslotte

Ik hoop van harte dat u, als Provinciale Staten, de argumenten van deze brief in overweging wilt nemen, en dat u kiest voor de enige variant die de verkeersproblemen wél oplost, maar de waardevolle landschappen daarbij volledig ontziet: het Weerlaantracé conform NOG Beter 2.0.

Om deze weg zowel qua verkeerskunde als qua inpassing te optimaliseren, adviseer ik hierbij de volgende optimaliseringen:

- De ringvaartkruising van de Weerlaanweg niet als brug, maar als aquaduct uit te voeren (waardoor de weg in de Hillegomse nieuwbouwwijk deels verdiept komt te liggen)
- De N205 op het stukje tussen de Bennebroekerweg en Getsewoud-noord te verbreden naar 2x2

Ik hoop u met deze brief te hebben geholpen bij het maken van een goede, weloverwogen en verantwoorde keuze in september.

Hoogachtend,

Bijlage: Wegbeeld van de Leidsestraat, Weeresteinstraat en Weerlaan in Hillegom

Bijlage: Wegbeeld van de Leidsestraat, Weeresteinstraat en Weerlaan in Hillegom

Ontleend aan Google maps

De Leidsestraat (N208) in Hillegom-zuid



De Weeresteinstraat (N208) in Hillegom-noord



De Weerlaan in Hillegom-noord

(ter hoogte van de geplande aansluiting van de Weerlaanweg in NOG Beter 2.0)



Constatering:

De Leidsestraat en de Weeresteinstraat zijn (gelet op de direct aanliggende woningen) minder geschikt voor een grote verkeersomvang dan de Weerlaan.

Overigens blijft de verkeersomvang bij NOG Beter 2.0 op de Weerlaan nog steeds lager dan op de Leidsestraat.

Natuurlijk kunt u deze stellingname het beste zelf toetsen, door tijdens een reguliere avondspits door deze drie straten te fietsen.