



Zienswijze Planstudie/ Milieu Effect Rapport (MER) en het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg van [REDACTED]

1 bericht

Piet de Ruiter <pc.de.ruiter@gmail.com>
Aan: info-duinpolderweg@noord-holland.nl

18 februari 2018 om 23:38

INGEKOMEN 20 FEB. 2018

Geachte mevrouw Luchtenburg,

Bijgaand mijn zienswijze Planstudie/ Milieu Effect Rapport (MER) en het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg.

Met vriendelijke groet,

4 bijlagen

PdR-historische documentatie planvorming N22 automobilité Hmeer - Bollenstreek.pdf 1781K

bylage 1

Ingekomen PS-ZH - Brief bestuur en fractie D66 Noordwijk met nota verstedelijking en mobiliteit.pdf 372K

bylage 3

PdR-historische documentatie planvorming N22 automobilité Hmeer - Bollenstreek - 2.pdf 1054K

bylage 2

P C de Ruiter - DPW Zienswijze MER VVKA - versie 17-02-2017.doc 62K

NB reeds per brief
verzonden op 17-02-2018

* Nazending per brief

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
Provinciehuis
Dreef 3
2012 HR HAARLEM

Nieuw-Vennep, 8 maart 1996

Betreft: Bezwaar MER-N22

Geacht College,

In het (ontwerp)uitwerkingplan N22 wordt aangegeven dat de aansluitvariant N22A (N22 op A9) om inhoudelijke redenen een sterke voorkeur heeft.

De aansluitvariant N22C (N22 op knooppunt A9/A205) zou een goed alternatief zijn voor de doelstellingen van de N22.

Uit oogpunt van kosten en haalbaarheid moet de aansluitvariant N22B (N22 op A205) worden geaccepteerd.

In het MER ontbreekt een onderzoek/rapportage naar de variant N22 op A205 inclusief aantakkingen Schalkwijk en Weg bezuiden Bennebroek.

Om de milieu- en verkeer/vervoeraspecten in relatie tot de doelstellingen (met name vermindering verkeersdruk polderwegen en Bollenroute) volledig te kunnen beoordelen, verzoek ik het College een aanvullend MER-onderzoek te doen inclusief de aantakkingen.

Op basis van o.a de MER-rapportages, structuurplan Haarlemmermeer 1995-2005, Regionaal Structuurplan (ROA) 1995-2005, concept-ontwerp Hoofd-Infrastructuur Haarlemmermeer en inspraakreacties kom ik (voorlopig) tot een andere beoordeling van de effecten verkeer/vervoer t.o.v. het alternatief N22. (alleen variant N22 op A205 is nog reëel)

M.i. is in de MER-rapporten te veel gewicht toegekend aan de N22A- en N22C-variant. Zowel bij de polderwegen als de Bollenroute moet m.i. de rangorde één hoger worden gesteld. (nadelliger)

Ik verzoek het College de weging van de onderzoekresultaten N22B-variant nogmaals te controleren, eventueel aan te passen en opnieuw te toetsen aan de doelstellingen.

In afwachting van een reactie tekent,

hoogachtend,

[Redacted signature block]

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
Provinciehuis
Dreef 3
2012 HR HAARLEM

Nieuw-Vennep, 8 maart 1996

Betreft: Inspraak Uitwerkingplan N22

Geacht College,

Gaarne wil ik als inwoner van de Haarlemmermeer inspreken op uw (ontwerp) uitwerkingplan N22 met onderstaande reacties:

1. Noordelijke beëindiging N22.

Uit oogpunt van kosten en haalbaarheid moet de aansluitvariant N22 op A205 worden geaccepteerd.

Naast de nadelen voor milieu scoort deze variant het slechts m.b.t de stroomfunctie en de ontlasting van de polderwegen.

Mede gezien bovenstaande beperkingen/problemen biedt mogelijk een nieuwe variant, de N22 - "Schalkwijk" variant, perspectief.

De N22 volgt het tracé van de Zuid-Tangent richting Schalkwijk en wordt aangesloten op de A205. Naast bundeling van infrastructuur kan direct de aantakking Schalkwijk worden gerealiseerd.

Ik verzoek het College deze variant te laten toetsen op haalbaarheid.

2. N22-deelgebied Nieuw-Vennep.

Het ontwikkelingsperspectief voor het gebied tussen Bennebroekerweg en Leimuiderweg (N207) voor de periode na 2005 heeft m.i. onvoldoende draagkracht om nu tot een verantwoord besluit van tracévaststelling te komen.

In het Regionaalstructuurplan ROA 1995-2005 worden voor dit gebied 10.000 woningen geprognoseerd voor de periode 2005-2015. Daarnaast is er in 2005 voor het ROA-gebied een tekort aan 30.000 landrecreatieplaatsen (overéénkomend met 3.000 ha bosgebied) en 20.000 oeverrecreatieplaatsen. Hierbij wordt uitgegaan dat de projecten in de Haarlemmermeer reeds zijn gerealiseerd.

Uit bovenstaande blijkt dat zowel voor de woon- als recreatie-functie uiterst zorgvuldig moet worden omgegaan met de keuze van de benodigde infrastructuur en de ligging hiervan.

In navolging van o.a. de Dorpsraad Nieuw-Vennep pleit ik voor uitstel van de besluitvorming. Vooral de oost-west verbinding Bennebroekerweg (A4 - N208) vraagt zowel voor de stroom- als de ontsluitingfunctie extra aandacht en meer tijd.

Indien het College toch tot vaststelling overgaat, dan verzoek ik u i.p.v. de "IJtocht" variant de "milieu" variant te kiezen.

3. N22 en Floriade.

3. N22 en Floriade.

Mede onder druk van de Floriade heeft de besluitvorming een voor burgers nauwelijks te volgen verloop gehad. Indien door uitstel van de tracékeuze de N22 niet tijdig gereed is, geef ik u ter overweging om een gedeelte van de Zuid-Tangent gedurende de Floriade open te stellen voor autoverkeer.

In afwachting van een reactie tekent,

hoogachtend,

_____, NIEUW VENNEP

De gemeenteraad van de Haarlemermeer
Postbus 250

2130 AG HOOFDDORP

Betreft: Besluitvorming Toekomstvisie Haarlemmeer 2015.

Nieuw-Vennep, 11 december 1997

Geachte gemeenteraadsleden,

Doordat het Participatierapport deel B pas tijdens de slothijeenkomst werd uitgereikt, was het voor mij onmogelijk op deze vergadering een zinvolle reactie te geven.

Bij de besluitvorming op de extra raadsvergadering van 15 december a.s., verzoek ik u onderstaande punten te betrekken.

1. Bedrijvengebied "Lijnden-West".

Het gebied bij het knooppunt A5 en A9 als Schiphol-gebonden bedrijvengebied (C-locatie) opnemen.

Argumenten:

- zoekgebied voor mogelijke uitbreiding van Schiphol
- goed in te passen in groengebied
- bereikbaarheid te realiseren bij aanleg knooppunt A5/A9 en omlegging A9

2. Bedrijvengebied Nieuw-Vennep Oost.

Het gebied omsloten door Schiphol-spoorlijn, HSL en N207 heeft op de plankaart haar bestemming landbouwgebied behouden. Gezien bereikbaarheid en versnipperde structuur onaantrekkelijk. Inpassen bij het ontwikkelen van de aanleg HSL en het aansluitende bedrijvengebied lijkt mij wenselijk.

3. Bouwlocatie Nieuw-Vennep West.

Het plangebied ten westen van de IJweg wijzigen in het gebied ten zuiden van de wijken Getsewoud en Linqenda.

Het vrij gekomen gebied toevoegen aan het strategisch groengebied Voor de toekomst (na 2015) zou dit gebied alsnog als zoekgebied voor suburbane/parkachtige woningbouw kunnen dienen.

Enkele argumenten:

- kwantitatieve en kwalitatieve verbetering groengebied
- ontlasten kwetsbare infrastructuur (Venneperweg/IJweg)
- beter benutten bestaande infrastructuur (Hoofdweg West/N207/Nieuwkerkerlaan)
- kortere afstanden (centrum, wijkcentra, station)
- beter gebruik bestaande voorzieningen Linqenda (winkelcentrum/scholen/fietspaden/groen)
- ontwerpstructuur Getsewoud kan naar het zuiden worden uitgebreid en versterkt ((o.a. integreren waterpartij Getsewoud met de ecologische zone Linqenda Zuid (verbinding Kagertocht naar Hoofdvaart)

4. N22 en Haarlemmermeer 2015.

In het participatierapport deel A is door participanten het niet aanleggen van N22 door SGP ingebracht. In het concept-rapport "Toekomstvisie Haarlemmermeer 2015" van BVR wordt als regionaal aandachtspunt voor de beheersing van de mobiliteit een gedeeltelijke aanleg van de N22 voorgesteld. In het participatierapport deel B is geen reactie hierop gegeven.

Op 8 maart 1996 heb ik op persoonlijke titel een inspraakreactie op het uitwerkingsplan N22 gegeven (zie bijlage). Persoonlijk ben ik van mening dat in het Toekomstmodel geen ruimte meer is voor een "N22 - Zuid".

Enkele argumenten:

- zie argumenten in de bijlage
- in een stedelijk gebied past geen regionale autoweg (20 km)
- idem in een strategisch groengebied en in een park van de 21e eeuw
- verbinding Bennebroekerweg (A4 - N208) lost belangrijke knelpunten in Bollenstreek en Zuid-Kennemerland op
- tracékeuze "N22 - Zuid" ruimte- en kostenverslindend: ruimte en geld beter inzetten voor andere infrastructuur
- door een verwachte sterke toename van de automobiliteit in de regio zal het sluipverkeer van/naar de N22 de verkeersluwe polderwegen alsnog doen verstopen
- ombruijen automobiliteit naar (H)OV in de noord-zuid richting
- in het woon-werkverkeer kunnen toekomstige bewoners rekening houden met de beperking van de automobiliteit in de noord-zuid richting

Ik verzoek de Raad de medewerking bij de procedures voor de aanleg van de "N22 - Zuid" op te schorten en in overleg met de Provincie de haalbaarheid van het niet-aanleggen van de "N22 - Zuid" te onderzoeken.

Hoogachtend,



 NIEUW VENNER

Bijlage: Inspraak Uitwerkingsplan N22 / 8 maart 1996

bereikbaarheid (per auto) van het groengebied in het westelijk deel van Haarlemmermeer. Hoewel het recreatiegebied dichtbij de woongebieden is gelocaliseerd, zodat ze uitstekend per fiets en zelfs te voet te bereiken zijn heeft het gebied ook een regionale functie.

Samenvatting toetsing alternatieven aan doelstellingen

De toetsing van de alternatieven aan de doelstellingen bij aanleg van de N22 is indicatief samengevat in de tabel op pagina 27

Het N22-alternatief heeft de voorkeur met het oog op de realisering van een goede bereikbaarheid van en een adequate verkeerstructuur in Haarlemmermeer en in samenhang hiermee heeft aanleg van de N22 de voorkeur boven de andere alternatieven in verband met een vermindering van de verkeersdruk op (met name de noord-zuid lopende) polderwegen in Haarlemmermeer. Alleen op deze wijze kan een goede ontsluiting van de bouwlocaties worden gerealiseerd zonder al te veel negatieve effecten voor wat betreft het verkeer. De N22 heeft ook een positief effect op de noord-zuid lopende hoofdwegen in het noordelijk deel van de Bollenstreek en Zuid-Kennemerland. Op oost-west lopende polderwegen in Haarlemmermeer heeft de N22 minder effect en op de bestaande verbindingen tussen de toekomstige N22 en het 'oude land' wordt extra verkeer verwacht na aanleg van de N22.

5.3 Indicatie milieu-effecten alternatieven en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Het openbaar-vervoeralternatief scoort op alle milieu-effecten ten opzichte van de andere alternatieven het best. Dit heeft enerzijds te maken met de op een aantal punten negatieve gevolgen van de fysieke ingreep (van aanleg) van de N22 en anderzijds de relatief geringe groei van het verkeer dat het alternatief tot gevolg heeft (m.n. als gevolg van stringent flankerend beleid en extra openbaar vervoer). Als Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) wordt daarom aangewezen het openbaar-vervoeralternatief. Ten aanzien van de uiteindelijke slaagkans van het alternatief worden vraagtekens gezet. Mocht het openbaar-vervoeralternatief niet te realiseren of te onzeker zijn, dan wijst het MER de meest milieuvriendelijk variant van de N22 aan als MMA: de negatieve milieu-effecten zijn groter,

maar in relatie tot het bereiken van de doelstellingen scoort de N22 beter.

5.4 De keuze van het provinciaal bestuur

De provincie Noord-Holland kiest voor aanleg van de N22. Met name het creëren van een adequate verkeerstructuur waarmee Haarlemmermeer verkeerskundig gezien de toekomst in kan, weegt zwaar in de afweging tussen de voor- en nadelen van aanleg van de N22. Met de N22 kunnen de toekomstige bouwlocaties op een goede wijze worden ontsloten en wordt de bereikbaarheid van het westelijk deel van de Haarlemmermeer gegarandeerd, waarbij bovendien het aanpakken van structurele verkeersproblemen op de polderwegen goed mogelijk zal zijn. Met de aanleg van de N22 is het bovendien mogelijk dat op een aantal wegen in Zuid-Kennemerland (m.n. Bollenroute, Vogelenzangseweg, Leidsevaart) maatregelen worden getroffen die kunnen leiden tot vermindering van de verkeersdruk daar.

Een keuze voor het openbaar-vervoeralternatief wordt door de provincie niet goed mogelijk geacht. Als maatregelenpakket om de genoemde problemen op te lossen, scoort het pakket op een aantal punten goed. Maar enerzijds wordt minder goed aan de doelstellingen bijgedragen dan het N22-alternatief. Anderzijds vergt uitvoering ervan een grote inspanning van alle overheidspartijen. Met name is in dit verband van groot belang dat de realisering van bijvoorbeeld het (rijks)prijsbeleid vooralsnog niet of in onvoldoende mate is verzekerd. Het gevaar bestaat nu dat, bij een keuze voor het openbaar-vervoer-alternatief, er aan de geconstateerde problemen in het studiegebied niets of te weinig gebeurt, omdat verwezenlijking van het alternatief later niet of slechts gedeeltelijk mogelijk blijkt. Met aanleg van de N22 kan de provincie zelf een aantal (verkeers)problemen aanpakken. Dit laat overigens onverlet het feit dat de provincie voorstander is van uitvoering van de bestaande plannen voor het provinciaal en regionaal verkeers- en vervoerbeleid.

Zeker wanneer een aantal mitigerende maatregelen, zoals geluidwerende voorzieningen bij Hoofddorp-west en Beinsdorp en een aantal onderdoorgangen bij Hoofddorp-west en bij Nieuw-Vennep wordt getroffen, ter voorkoming

van barrièrewerking tussen de bouwlocaties en het groen en binnen het groen, wordt daarmee een aantal nadelige gevolgen van de N22 op een goede wijze weggenomen of verminderd.

Op basis van het MER is vastgesteld dat de effecten van extra verbindingen ('aantakkingen') tussen de N22 en het oude land over het algemeen niet bijzonder groot zijn in relatie tot de N22 en de doelstellingen voor deze streekplanuitwerking. In de afweging ten aanzien van de aftakkingen dienen naast de verkeerskundige aspecten, ook de milieu-effecten ervan betrokken te worden. In de MER N22 en deze streekplanuitwerking is dat nog slechts op een globaal niveau bekeken. Het gaat bijvoorbeeld om een extra doorsnijding van het toekomstig groengebied, doorsnijding Veenweidegebied ten noorden van Vijfhuizen, aantasting Eendekooi etc.

Op basis van thans beschikbare gegevens zijn er echter twijfels over het nut van de aantakking Schalkwijk, en zeker wanneer ook aspecten als financiering en bestuurlijk draagvlak worden betrokken in de afweging, is er op dit moment geen aanleiding een planologische regeling te treffen.

Ten aanzien van de weg bezuiden Bennebroek (of alternatieven daarvoor) is een andere conclusie mogelijk. De lokale problematiek rond Zwaanshoek en Bennebroek, maar bijvoorbeeld ook bij Vogelenzang en Lisse nopen tot nader onderzoek.

De provincie Noord-Holland is bereid het initiatief te nemen voor een verkennend onderzoek, waarin zowel deze aantakking als de aantakking Schalkwijk aan de orde komen. Van belang is dat in dat onderzoek maatregelen aan de orde komen die het effect van de aantakkingen en daarmee de N22 kunnen vergroten.

In overleg met de gemeente Haarlemmermeer, gemeenten in en het Gewest Zuid-Kennemerland, gemeenten in en het Gewest Duin- en Bollenstreek en de provincie Zuid-Holland zullen wij tot een nader oordeel komen over de genoemde aantakkingen of andere maatregelen die kunnen bijdragen aan oplossing van de gesignaleerde verkeersproblemen. Wij zullen dan bezien of en zo ja welke procedures moeten worden gestart en in welke vorm planologische regelingen moeten worden getroffen.

De provincie Noord-Holland onderkent dat de ontwikkelingen in Haarlemmermeer en de aanleg van de N22, zoals beoogd, zullen leiden tot enige extra groei van het verkeer in de directe

omgeving van Lisse. De provincie is bereid in samenwerking met Zuid-Holland, gewesten en de betreffende gemeenten verkennend onderzoek te verrichten naar mogelijke aanvullende maatregelen. Daarbij zou in eerste instantie de voor- en nadelen moeten worden onderzocht van een wegverbinding tussen de N207 en de A44 en verlenging van de N207 naar de N206 en eventueel nog andere maatregelen. Het ligt voor de hand dit onderzoek te betrekken bij het aangekondigde onderzoek naar de Weg bezuiden Bennebroek c.a.

Van: Carina Drijver [mailto:c.drijver@planet.nl]

Verzonden: woensdag 10 januari 2018 15:51

Aan: Driener PM

Onderwerp: Verstedelijking en mobiliteit t.b.v. de Commissie Verkeer en Milieu

Geachte Commissieleden,

In het kader van de actualiteit doen wij u bijgaand de nota "Verstedelijking en Mobiliteit in de marge van Noord- en Zuid-Holland" toekomen. Een nota gericht op bereikbaarheid en verdere ontsluiting van de Duin- en Bollenstreek. De nota is opgesteld door de heer Joseph J.M. Evers, emeritus-hoogleraar TU-Delft op het gebied van operations research en logistiek tevens een prominent lid van D66 Noordwijk inzake bereikbaarheid.

Zijn toekomstvisie biedt qua aanpak twee scenario's waarvan het actieve scenario resulteert in een taskforce "Mobiliteit" met een krachtig mandaat om het openbaar vervoer in die richting te hervormen.

De fractie van D66 Noordwijk onderschrijft deze toekomstvisie als zijnde de richting waarin de bereikbaarheid en verdere ontsluiting van de Duin- en Bollenstreek zou moeten worden ontwikkeld en gepromoot. Naast Noordwijk willen wij samen met de andere gemeenten binnen de Duin- en Bollenstreek optrekken om dit te bevorderen. Uiteraard wordt dit onderwerp een belangrijk speerpunt in ons verkiezingsprogramma voor de komende jaren.

De bereikbaarheid is een hot issue en dat zal het de komende tijd ook blijven. Deze nota van de heer Evers biedt ons inziens zowel de juiste richting als het handvat om probleemoplossend aan het werk te gaan.

Indien u een toelichting wenst, dan is de heer Evers daar altijd toe bereid.

Wij zijn benieuwd naar uw reactie.

Met vriendelijk groet,

Namens bestuur en fractie van D66 Noordwijk,

Carina Drijver

Carina Drijver - van Erp
Voorzitter fractie D66 Noordwijk
Julianastraat 49
2202 KC Noordwijk

T : 071 3623541
Vrolijk: 06 201 56111
c.drijver@planet.nl

Verstedelijking en mobiliteit in de marge van Noord- en Zuid-Holland

Joseph J. M. Evers, Noordwijk, januari 2018

De focus

Steeds meer mensen trekken naar een stedelijke omgeving. Dit gebeurt ook in de Provincies Noord- en Zuid-Holland. Binnen de Provincie Zuid-Holland gelden de ambities om dit op te vangen ook voor Duin- en Bollenstreek. Die ambities zijn niet mis: voor het jaar 2040 moeten er in de provincie 240.000 woningen bij komen. De werkgelegenheid en de sociale infrastructuur moeten navenant meegroeien. In dit kader zijn een groot aantal bestuurlijke initiatieven genomen en zijn aanzienlijke fondsen in het vooruitzicht gesteld. Metropoolregio Rotterdam-Den Haag is het voorbeeld bij uitstek. Diverse lightrail verbindingen zijn aangelegd en er zijn ambities om het spoor van Leiden, Den Haag, Delft, Rotterdam, Dordrecht om te bouwen tot een metroachtige verbinding met frequente dienstverlening.

In die ontwikkeling respecteert Provincie Zuid-Holland de diversiteit van landschap en gemeenten. Zij wil de vitaliteit van landelijke gemeenten versterken om zo ook de "ontgroening" te keren. Bereikbaarheid over en weer met de stedelijke omgeving is essentieel en de provincie ondersteunt initiatieven daartoe ook financieel. Zij stelt: "geen vitaliteit zonder mobiliteit". Ook voor Duin- en Bollenstreek liggen hier kansen, maar tot dus ver doen de gemeenten niet mee. Deze notitie doet beknopt verslag van enkele recente ontwikkelingen die relevant zijn voor specifiek Duin- en Bollenstreek en schets twee scenario's: het passieve en het actieve. De lokale politiek is nu aan zet.

Zuid-Hollandse gemeenten over verstedelijking en mobiliteit

Het najaarscongres van Vereniging Zuid-Hollandse Gemeenten en Provincie Zuid-Holland vond plaats op 24 november. Het thema was "Koers en inzet voor verstedelijking in Zuid-Holland". Het merendeel van de 75 deelnemers waren gemeentelijke en provinciale bestuurders, waaronder twee bestuurders uit Noordwijkerhout en twee uit Teylingen. Het congres was bedoeld om input te leveren voor de bestuurlijke conferentie van de Provincie Zuid-Holland, "Toekomstbestendige Verstedelijking", te houden op 7 december.

Commissaris van de Koning Jaap Smit stelde in zijn toespraak dat verstedelijking een opgave is waar elke bestuurder in Zuid-Holland mee te maken krijgt. Hij stelde dat het verschil tussen stad en platteland in Zuid-Holland betrekkelijk is. In feite gaat het om een enkel samengesteld urbaan gebied. Ingrijpende keuzes zijn nodig om dit grote aantal woningen te bouwen en de bestaande voorraad aan woningen te verduurzamen. Daarbij is ook rekening te houden met bereikbaarheid, veranderingen van het klimaat en de noodzakelijke energietransitie. Hij deed een oproep aan allen om vooral te kijken naar het gezamenlijk belang; ook op gemeentelijk niveau. Overigens, hij (zelf woonachtig in Oegstgeest) stelde nadrukkelijk dat ook de kleine gemeenten hun plaats hebben en moeten bijdragen in de geschakeerde Zuid-Hollandse woonomgeving. Bij monde van gedeputeerde Adri Bom stelde het provinciebestuur nadrukkelijk:

dat de gemeenten bouwen naar eigen behoefte, bij voorkeur binnen bebouwde kom en bestaand stads- en dorpsgebied; dat de provincie in principe afwijzend staat tegenover het aansnijden van weilanden of polders, ook al omdat er vele mogelijkheden zijn om de bebouwing te verdichten, leegstaand vastgoed te transformeren tot woningen en braak liggende terreinen te benutten.

De ambitie van het congres was om de vitaliteit van woon- en bedrijfskernen te bevorderen, ook onder de toenemende verstedelijking en vooral voor landelijke en half-landelijke gemeenten. Door de toenemende "ontgroening" van de bevolking staat die vitaliteit onder druk. De betaalbaarheid van publieke voorzieningen wordt moeilijk en lokale bedrijven krijgen moeite om personeel aan te trekken. Het congres werkte dit thema uit in vier deelsessies; namelijk: woonomgeving; vitale economie; infrastructuur voor mobiliteit en als vierde duurzaamheid en energietransformatie. Over het ontwikkelingstraject bleek de overeenstemming opmerkelijk: (1) Wijs een bestuurlijke trekker aan als regisseur met een toereikend mandaat; (2) Betrek de

relevante belanghebbende partijen; (3) Ontwikkel een gezamenlijke visie op vitaliteit en mobiliteit; (4) Maak concrete afspraken; (5) Begin direct. Natuurlijk moet een visie uitgaan van de specifieke context, zoals nabij gelegen steden, spoorstations en wegen en de economische mogelijkheden. Natuurlijk zal men keuzes moeten maken over lokale voorzieningen en clustering in bovenlokale voorzieningen: "niet alles kan overal".

Deze bevindingen waren ook het uitgangspunt van de daarop volgende bestuurlijke conferentie die bedoeld was om tot concrete afspraken te komen over verstedelijking en mobiliteit. Er waren ongeveer 140 deelnemers: wethouders, directeurs van vervoerders en beleidsmakers, maar geen vertegenwoordigers uit Duin- en Bollenstreek. Aanwijzingen van de provincie voor de gemeenten zijn:

- Bouw naar eigen behoefte, stem af binnen de regio en differentieer de woningvoorraad;
- Bouw binnen bebouwd gebied en nabij hoogwaardig openbaar vervoer;
- Benut de potentie van groen en water;
- Koester en ontwikkel gebieden voor de nieuwe economie;
- Draag bij aan de energietransitie.

Op die basis werden concrete afspraken gemaakt, onder andere door de *Verstedelijkingsalliantie* waarin acht gemeenten langs de spoorlijn Leiden-Dordrecht samenwerken. Men wil tot 2040 170.000 woningen bouwen. De provincie doet meer dan entameren. Zij hanteert een "instrumentenkoffer" voor vier beleidscategorieën: ruimtelijk beleid, financieel beleid, arrangeren en kennisontwikkeling. Op elk van deze categorieën kan de provincie een "zachte sturing" inzetten of een "harde sturing". De gradaties van "zacht", tot "hard" met een tussenvorm zijn in het schema hier onder van links tot rechts aangegeven.

De instrumentenkoffer voor provinciaal beleid: van entamerend tot dwingend

<i>Ruimtelijk beleid:</i>	<i>Faciliterend</i>	<i>Kaderstellend</i>	<i>Dwingend</i>
<i>Financieel beleid:</i>	<i>Subsidie</i>	<i>Fonds</i>	<i>Belastingen</i>
<i>Arrangeren van coalities:</i>	<i>Ronde tafel</i>	<i>Agenderen</i>	<i>Doelafspraken</i>
<i>Ontwikkelen van kennis:</i>	<i>Kennis delen</i>	<i>Experimenteren</i>	<i>Evalueren</i>

Een samenwerkende overheid zal zich overwegend van de "zachte instrumenten" bedienen, terwijl een realiserende overheid zich meer dwingend zal opstellen. Ook urgentie kan leiden tot een "harde" opstelling. Een cocktail blijft natuurlijk altijd mogelijk. In aansluiting hierop zijn verschillende strategieën van aanpak te ondersteunen. Subsidiëring en financieren zijn krachtige instrumenten die nu ruimschoots worden ingezet.

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Een krachtige ontwikkeling geeft *Metropoolregio Rotterdam Den Haag* (MRDH) te zien. Het is een samenwerkingsverband van 23 gemeenten werkend op het gebied van verkeer, openbaar vervoer en economisch vestigingsklimaat. De belangrijkste gemeenten zijn Den Haag, Rotterdam, Delft, Rijswijk en Zoetermeer, maar ook kleinere zoals Wassenaar, Leidschendam-Voorburg, Pijnacker-Nootdorp, Midden Delfland en Spijkenisse zijn van de partij. De besluitvorming vindt plaats als "verlengd lokaal bestuur". De MRDH voert primair de regie. Het is typisch een "coalition of the willing". Het algemeen bestuur wordt bijgestaan door het dagelijks bestuur, de commissie Vervoersautoriteit en de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat. Het programma vermeldt vier onderwerpen; samengevat:

- *Het vernieuwen van verbindingen.* De basis voor elke economie is de kwaliteit van infrastructuur voor vervoer, zowel voor mensen als goederen.
- *Ruimte voor een nieuwe economie.* "Next economy" gaat de concurrentiekracht van Nederland bepalen. Het gaat om digitalisering, energietransitie, "intelligente productie", dienstverlening en logistiek en om cross-sectoraal werken. Het onderwijs moet daarin meegaan.

- *Vernieuwen van stad en omgeving.* MRDH wil zorgen voor een aangename, veilige, groene woonomgevingen, met een goede toegang tot onderwijs, werk, winkels en publieke activiteiten en met goede verbindingen via openbaar vervoer, fiets en auto.
- *Bevorderen van de transformatie naar energie-neutrale circulaire economie.* In samenwerking met TNO en TU-Delft komen tot een slimme logistiek, slim hergebruik van grondstoffen, efficiënter energieverbruik en verduurzaming van de energievoorzieningen.

Een belangrijk instrument is subsidiëring. De Vervoersautoriteit van MRDH verleent subsidies voor diverse verkeer- en vervoerprojecten. Het gaat om subsidies voor aanleg van infrastructuur, de exploitatie van het openbaar vervoer en voor sommige pilots. Een belangrijk agendapunt van de Vervoersautoriteit is de overgang van auto naar fiets en OV te bevorderen. Zij stelt: "Jarenlang was de auto voor veel Rotterdammers het primaire vervoersmiddel, maar met de groei voor de komende decennia is dat niet langer mogelijk. Zonder transitie naar fiets en OV loopt de stad vast. De stad moet inzetten op openbaar vervoer en fiets gaan als dragers van de stedelijke mobiliteit".

Dit is volop in gang gezet. Een van de projecten geldt de aanleg van een snelle ov-verbinding die Kralingse Zoom, het nieuwe station Zuidplein en het Erasmus MC gaat verbinden. Dit is nodig omdat het aantal inwoners in de stad en de omliggende gebieden de komende jaren fors zal stijgen. Dat dit zal helpen blijkt wel uit het succes van de ombouw van de Hofpleinlijn tot een lightrail verbinding. Sindsdien steeg het aantal gebruikers van 9.000 naar 40.000 per dag. Parkeerplaatsen bij de stations zijn druk bezet. Ook van de ombouw van de Hoekse Lijn tussen Rotterdam en Hoek van Holland naar lightrail wordt veel verwacht.

Gemeente Rotterdam wil ook het spoor tussen Leiden en Dordrecht ombouwen tot derde metrolijn. Langs deze verbinding kunnen dan extra stations komen, waaronder een bij het nieuwe stadion van Feyenoord en Feyenoord City. De kosten voor de ombouwoperatie worden geschat op een half miljard. Een overweging is dat metrostellen sneller kunnen stoppen en optrekken dan Sprinters van de NS. Daarmee is het ook mogelijk om vaker per uur te rijden. De half miljard is onder meer nodig om het spoor tussen Delft en Schiedam te verdubbelen van twee naar vier. Als mogelijk jaartal wordt 2025 genoemd. Inmiddels is er een alliantie gevormd van de belanghebbende gemeenten om dit project effectief te realiseren.

Ook de provincies Noord-Holland en Flevoland geven een dergelijke ontwikkeling te zien: het samenwerkingsverband *Metropoolregio Amsterdam* waarin 33 gemeenten deelnemen. De metropoolregio omvat een gevarieerd gebied dat zich uitstrekt van IJmuiden tot Lelystad en van Purmerend tot de Haarlemmermeer. Metropoolregio Amsterdam heeft begin 2016 een agenda opgesteld. Prioriteit heeft het aanjagen van de economie, het verbeteren van de bereikbaarheid en het bouwen van woningen.

Omgevingsvisies in Duin- en Bollenstreek

Hoe staat het met de voorzieningen voor mobiliteit van Duin- en Bollenstreek? Werkt men samen? Een actueel beeld geven de onlangs opgestelde omgevingsvisies. Die van Noordwijk is getiteld: "Noordwijk voor elkaar". In aansluiting op de toekomstige Omgevingswet wil men van de huidige "toelatingsplanologie" komen tot een "uitnodigingsplanologie". Het document vermeldt dat het aantal 65-plussers in Noordwijk fors zal toenemen, maar het aantal jongeren slechts gering. Het document noemt diverse aspecten waarop de gemeente wil excelleren. Samenvattend:

- vitale samenleving met levendig maatschappelijk klimaat en veel ruimte voor sport;
- strandrecreatie met een levendige boulevard en historische dorpskernen;
- behoud en versterking van de groene omgeving, waaronder de duinen en de kust;
- uitstekende bereikbaarheid vanuit en naar omringende stedenband;
- bevorderen van de economische clusters: Greenport, Space Center, zorg, toerisme.

Het leidend principe voor de verdere ontwikkelingen zijn duurzaamheid en de overgang naar energetische neutraliteit. De plannen voorzien in de bouw van 1500 nieuwe woningen. De toegankelijkheid met de stedelijke band over en weer is uitermate belangrijk. Dit geldt voor inwoners, bedrijven en forensen. Typisch voor Noordwijk is de toeloop op zomerse stranddagen. De auto is veruit favoriet, ook al omdat het OV traag

is. De gemeente zet in op verbetering van openbaar vervoer, fietspaden, parkeren en een transferium bij de oostelijke entree van Noordwijk.

Zo wil Noordwijk de busverbinding met station Leiden-Centraal verbeteren; terecht. Ook wil men een snelle busverbinding met Schiphol, maar gezien het aantal tussen haltes zal die reis zeker een uur gaan kosten; te lang voor de forensische reisbehoefte. De aanleg van parkeerplaatsen staat hoog op de agenda. Maar is dit realistisch? Een parkeerplaats in een parkeergarage kost met de huidige lage rentestand alt-in al gauw 200 euro per maand. Ten behoeve van het strandbezoek zal de bezettingsgraad gemiddeld niet hoger zijn dan 20%. De gemeente zou dus per maand al gauw 150 euro per maand op elke parkeerplaats moeten toeleggen. Terecht noemt het document de inrichting van het transferium met strandpendel. Als optie wordt ook de aanleg van brede, gerichte fietspaden naar de stations Sassenheim en Voorhout genoemd.

De gemeente Lisse schetst haar plannen in het document "Toekomstvisie en agenda Lisse 2030". Het is soberder maar informatiever dan dat van Noordwijk. Anders dan in de Noordwijkse visie, voorziet het stuk in een passage "Oriëntering op de buitenwereld" en stelt dat de kansen liggen in de omringende stedelijke band en dat zij daarop moet aansluiten. Inwoners vinden dat Lisse beter bereikbaar kan en moet zijn. De oplossing wordt gezocht in snelle busverbindingen en de openstelling van het treinstation. Lisse wil "bereikbaarheid en mobiliteit" samen met de buurgemeenten oppakken. Hoewel liggend in de Noord-Hollandse Haarlemmermeer wordt ook Lisserbroek in de plannen betrokken. De vier thema's voor Lisse zijn duurzaamheid, wonen, leven, zorg en welzijn, werken en ondernemen. Natuurlijk is en blijft Keukenhof het toeristische paradepaardje. In het seizoen rijden twee pendelbussen: een naar Schiphol en een naar Leiden-Centraal. Ook Lisse heeft meer dan het landelijk gemiddelde te maken met vergrijzing en ontgroening.

Hillegom presenteert haar visie onder de vlag "Heerlijk Hillegom". Zij is trots op haar historische, dorpse en groene karakter en wil die behouden en versterken. Ook Hillegom heeft te maken met een meer dan gemiddelde vergrijzing en ontgroening. Hillegom erkent het belang van de omringende stedenband en zoekt aansluiting met Metropoolregio Amsterdam. In dit verband noemt men de Noord-Hollandse woonplaatsen Beinsdorp en Nieuw-Vennep. Hillegom werkt gezamenlijk met Lisse en Teylingen aan een woonvisie. Men noemt de Pastoorslaan en de Stationsweg, gelegen bij Station Hillegom, als mogelijke plaatsen voor woningbouw. Duurzaamheid is Hillegoms leidende principe: sociaal, fysiek en economisch. De bollen-teelt staat er prominent op. Het autobezit in Hillegom is hoger dan het Nederlands gemiddelde. Mobiliteit is vooral automobilititeit. Belangrijk is een snelle buslijn naar Schiphol. Ook Hillegoms station wordt met trots genoemd zonder te vermelden hoe haar functie in het OV-plaatje is te versterken.

De gemeenten Teylingen en Oegstgeest ontwikkelen hun omgevingsvisies samen met Leiden en enkele andere gemeenten. De omgevingsvisies zijn onafhankelijk van elkaar opgesteld, maar vertonen veel overeenkomsten. Ze zijn promotioneel flink in de verf gezet; Noordwijk spant de kroon. De titels reflecteerden inderdaad de verschillen in stijl en gezichtspunt. De gemeenten willen hun groene, dorpse karakter behouden, maar hun economie versterken. Het belang van de stedelijke omgeving wordt algemeen onderschreven. In alle gemeente doet zich, sterker dan gemiddeld het verschijnsel vergrijzing en vergroening voor. Om dit te keren wil men de bouw van sociale woningen bevorderen. Automobilititeit blijft hoog scoren. De belang van OV wordt genoemd, maar weinig gespecificeerd. Men vindt dat de regio Holland-Rijnland dit maar moet regelen. Specifieke kansen die de metropoolregio's bieden blijven onvermeld.

Openbaar vervoer ten behoeve van Duin- en Bollenstreek

De trein bestrijkt Duin- en Bollenstreek langs twee spoorbanen: een tussen Den Haag, Leiden, Voorhout, Hillegom, Haarlem en Amsterdam Centraal en de andere tussen Den Haag, Leiden, Sassenheim, Nieuw-Vennep, Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam Zuid en Amsterdam Centraal. De Intercity treinen gaan viermaal per uur. De stations Voorhout en Hillegom zijn nu alleen per sprinter bereikbaar. Deze gaat elk half uur en rijdt tot station Haarlem. Voor de verbinding met Amsterdam moet men er overstappen. De busritten naar de stations te Leiden en Voorhout zijn nogal tijdrovend; de rit naar Leiden Centraal neemt 33 minuten en telt 17 tussenhaltes. De stations Voorhout en Hillegom zijn slecht bereikbaar en de bussen sluiten niet aan op de stoptijden van de trein. Gerekend van deur-tot-deur blijken de reistijden per OV anderhalf tot

tweemaal zolang te duren als die met de onbelemmerd rijdende auto. Gaat men met de auto naar het dichtstbijzijnde station (Sassenheim, Voorhout, of Hillegom) dan is men met de trein meestal sneller dan wanneer men het gehele traject wordt afgelegd met een onbelemmerd rijdende auto.

Het kan ook anders, namelijk het OV inrichten volgens "het visgraatmodel": *snelle treinverbindingen met een frequentie van tenminste viermaal per uur verbonden met snelle pendelbussen die voorzien in afgestemde aansluitingen*. Voor de stations te Voorhout, Sassenheim en Hillegom is de aansluiting per (e-)fiets goed op te zetten. Voor de stations Sassenheim en Hillegom is P+R ook een goede optie. In dit concept blijken de reistijden bijna overeen te komen met die van de auto. Daar moet wel iets voor gebeuren:

(a) De bereikbaarheid van Station Hillegom verbeteren door de toegang te verleggen naar de zeezijde van het spoor. Dit kan door van de 1-ste Loosterweg te verharderen tot aan de Beeklaan. Er is voldoende ruimte om parkeerplaatsen aan te leggen om te voorzien in een P+R-functie.

(b) De afstand tussen Station Voorhout - Noordwijk voor de fiets en een busverbinding te halveren door een gericht fietspad aan te leggen en een baan voor een pendel busdienst. De geplande aanleg van de Noordelijke Randweg biedt daarvoor de mogelijkheid. Resultaat: Station Voorhout wordt Station Voorhout-Noordwijk.

(c) Snelle, gerichte en op de trein afgestemde busverbindingen met de stations in te richten met vermindering van tussenhaltes. Ook de frequentie van deze stations bussen is hierop afgestemd.

Stations pendelbussen moeten voorzien in snelle aansluitingen. Zo nodig zijn daarvoor enkelbaans busbanen aan te leggen. Door gebruik te maken van elektronische dwarsgeleiding hoeven deze banen weinig breder te zijn dan de daarop rijdende pendelbus. Te zijner tijd is dit vervoerssysteem te automatiseren.

Hoe belangrijk is de reissnelheid? De meeste mannen blijken een reistijd van drie kwartier retour om naar hun werk te gaan acceptabel te vinden. Langere reistijden worden steeds minder geaccepteerd: anderhalf uur is wel de grens. Vrouwen zijn kritischer: een half uur blijkt acceptabel, maar langer dan een uur ligt uit de gratie. Korte reistijden zijn de kritieke succesfactor voor het openbaar vervoer ten opzichte van de auto. Hoe is dit van toepassing op Duin- en Bollenstreek? De tabel geeft de reistijden van het huidige OV, afgeleid uit de studie "Openbaar vervoer voor Duin- en Bollenstreek: feiten en opties" (website: NVC2017).

Afstanden en reistijden vanuit Noordwijk, huidige situatie

Vanuit Noordwijk Binnen	Afstand km vogelvlucht	Afstand km auto	Per fiets + 2 min.	Per auto + 5 min.	Reis met OV + 3 min	Auto + trein + 5 min
Amsterdam CS	35	48	-	0:47	1:08 (L)	0:51 (S)
Haarlem CS	21	25	-	0:38	0:56 (V)	0:28 (Hil)
Leiden CS	8	10	0:34	0:20	0:36	-
Den Haag CS	19	24	-	0:34	0:48 (L)	0:37 (dV)
Delft CS	26	34	-	0:46	0:57 (L)	0:48 (dV)
Schiphol Station	23	30	-	0:29	0:55 (L)	0:31 (S)
A'dam-Z Station	31	42	-	0:40	1:03 (L)	0:43 (S)

L = overstap Leiden; V = overstap Voorhout; Hil = overstap station Hillegom. Voor aansluiting met fiets of bus op een treinstation is 3 minuten bijgeteld en voor die met auto op een treinstation is i.v.m. parkeren 5 min

Een dergelijk beeld geven ook de reistijden vanuit de andere woonkernen te zien. Uit de tabel blijkt dat de stedelijke omgeving per auto heen en terug gerekend wel binnen de kritieke grens valt. Afgezien van Leiden en Den Haag, valt de reis per huidig OV er buiten. Inderdaad, verreweg de meeste forensen uit Duin- en Bollenstreek reizen per auto. De voorgestelde inrichting verandert dit plaatje; de reistijden per OV worden acceptabel. Uit een rekenexercitie met een gangbaar vervoerskundig rekenmodel blijkt dat de voorgestelde opzet tijdens de spitsen op termijn zal leiden tot een verdubbeling van het OV-gebruik en meer.

De bron van de verplaatsingsbehoeften buiten de spitsuren is divers. De intensiteit van de daaruit voortkomende vervoersvraag is betrekkelijk laag en wisselend. Toch zijn die reisbehoeften af te leiden uit de

maatschappelijke agenda, uit weersvoorspellingen en aankondigingen van populaire evenementen. Afhankelijk van die vraag zijn de bussen tot op zekere hoogte flexibel in te zetten. Die flexibiliteit moet duidelijk gecommuniceerd worden met de reizigers. Praktisch gaat het om een intelligent systeem voor de inzet van bussen en de communicatie met reizigers en bussen. Voor de regio Duin- en Bollenstreek met Oegstgeest en Katwijk zal de invoering van een dergelijk systeem resulteren in een betere, efficiëntere dienstverlening: minder bijna leeg rondrijdende bussen, die beter afgestemd zijn op de reisbehoeften. Een dergelijk metro-achtige vervoerssysteem is superieur ten opzichte van de vastlopende automobilititeit. Een tweebaansweg, zonder vluchtstroken zal volstaan voor noordelijke aansluiting van de N206 met Station Hillegom, de N208 en de N205. Brede vierbaanswegen passen niet in een duurzame, groene Duin- en Bollenstreek.

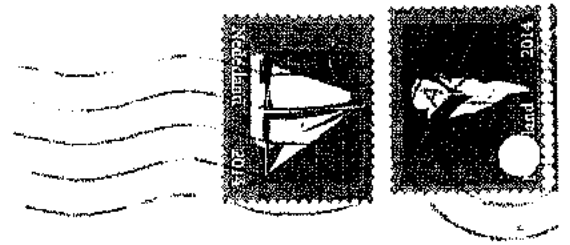
Twee scenario's: het passieve versus het actieve

Naast werken en studeren zijn ook cultuur en maatschappelijke deelneming belangrijke reismotieven. De belangrijkste activiteiten op dit gebied zijn te vinden in Amsterdam, Haarlem, Leiden en Den Haag. De mogelijkheid om hieraan deel te nemen draagt bij aan het welzijn van de inwoners van Duin- en Bollenstreek. Ook voor de vele toeristen en congresgangers die Noordwijk en congrescentrum Leeuwenhorst bezoeken, is een uitstapje naar Amsterdam en Den Haag aantrekkelijk. Ook Keukenhof te Lisse valt onder die rubriek. Maar dit staat of valt met de mogelijkheid om er snel te kunnen komen. In het algemeen geldt dat bereikbaarheid van vitaal belang is voor de kansen en het welzijn van mensen. Woonplaatsen die een snelle aansluiting hebben op Amsterdam, Schiphol, Den Haag en Rotterdam profiteren van de stedelijke ontwikkeling; dat zijn de woonplaatsen die aansluiting hebben op de voorgestelde "metrolijn" tussen Leiden en Dordrecht waaraan in het kader van Metropoolregio Rotterdam wordt gewerkt.

Het "passieve scenario" is te vinden in de omgevingsvisies van de gemeenten. Automobilititeit staat voorop. Het openbaar vervoer wordt wel genoemd als belangrijk, maar de vraag tot verbetering wordt over de schutting van de regio Holland-Rijnland geworpen. Het gevoel van noodzaak die leidde tot de oprichting van de task force voor de economische agenda, ontbreekt. In dit scenario zal het OV, afgezien van kleine verbeteringen, blijven functioneren zoals het nu gaat. Aansluiten bij de metroachtige verbinding tussen Leiden en Dordrecht is er niet bij. Ook een echte aansluiting op de Metropoolregio MRDH zal uitblijven. De automobilititeit zal er niet beter op worden. Forensen gaan meer tijd verliezen aan hun dagelijkse reizen en zullen hun woonplaats daarop steeds meer gaan uitkiezen. De "ontgroening" van de bevolking zal toenemen. Sommige scholen zullen noodgedwongen gaan sluiten. Ook andere voorzieningen komen onder druk te staan. Voor niet-werkenden of hen die in de streek zelf werken zal Duin- en Bollenstreek een aangenaam woongebied blijven, maar wel een beetje saai. De werkgelegenheid in bollenteelt en Space Center zal op peil blijven. Op zomerse stranddagen zal Noordwijk overspoeld worden door auto's. De gemeenten zullen hun gepresenteerde ambities niet kunnen waar maken.

In het "actieve scenario" komt er een task force "Mobiliteit" met een krachtig mandaat om het openbaar vervoer te hervormen. De norm is reistijden tussen de stedelijke band en de regio die concurreren met de onbelemmerd rijdende, goed te parkeren auto. In samenhang met een sterk verbeterde bereikbaarheid van de spoorstations, weet deze task force te bereiken dat de "metrolijn" Dordrecht-Leiden (gesplitst) gaat doorlopen tot Schiphol en Amsterdam-Zuid en tot Haarlem en Amsterdam-Centraal, maar zonder te hoeven overstappen. Zij brengt een online systeem in bedrijf om te voorzien in flexibel OV dat is afgestemd op de verplaatsingsbehoeften. Duin- en Bollenstreek wordt aantrekkelijk voor jonge gezinnen en jongeren: je vindt er ruimte, natuur, toegang tot onderwijs, cultuur en vooral toegang tot werk. De "ontgroening" stopt. De vraag naar woningen neemt toe. De gebieden rond station Hillegom, Noordwijk Buiten en Voorhouts Noordelijke Randweg worden booming. De gemeenten zullen hun gepresenteerde ambities waar maken.

De vraag dringt zich op: Waar blijft de intergemeentelijke overeenstemming om een task force "Mobiliteit" in te richten en het "actieve scenario" te realiseren? Blijven de gemeentelijke bestuurders vooral in westelijke richting kijken? Wat brengen de politieke partijen?



Provincie Noord-Holland
t.a.v. Mw R. Luchtenburg
1030959 / zienswijze planstudie DPW

Postbus 3007
2001 DA Haarlem

R14CC #5461XDX#00#01



Aan:
College van Ged. Staten en Provinciale Staten van Noord-Holland
t.a.v. Mw. R. Luchtenburg
Postbus 3007
2001 DA Haarlem.

Betreft: o.v.v. 1030959 / zienswijze op planstudie Duinpolderweg , **het onderdeel zuidelijke randweg Lisse**

datum: 16 februari 2018

INGEKOMEN 20 FEB. 2018

Geacht College en leden van de Provinciale Staten,

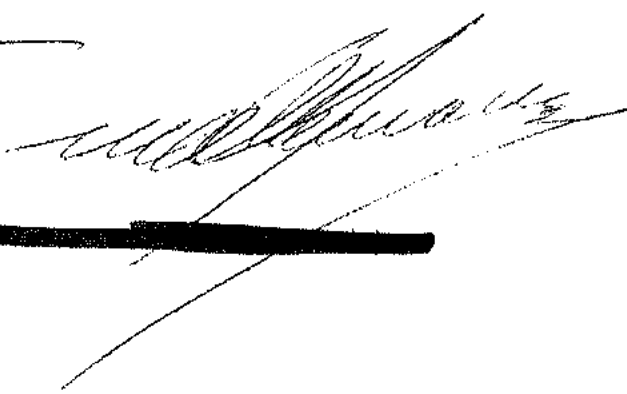
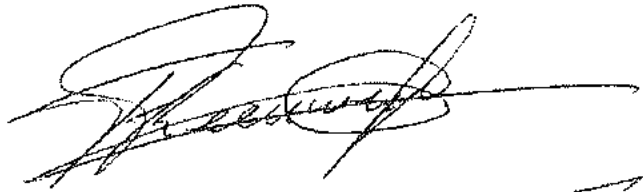
Bijgaand een kopie van onze zienswijze zoals wij heden per email naar het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord Holland hebben gestuurd.
Tevens een boekwerkje over het ontstaan/historie van het bedrijf van de gebroeders Alkemade.

Wellicht staat in de zienswijze nog informatie, die u van pas kunnen komen bij de toekomstige besluitvorming.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted] LISSE

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted] LISSE



[Redacted line]

Aan:
College van GS Noord-Holland
t.a.v. Mw. R. Luchtenburg
Postbus 3007
2001 DA Haarlem.

Betreft: o.v.v. 1030959 / zienswijze op planstudie Duinpolderweg , **het onderdeel zuidelijke randweg Lisse**

datum: 17 februari 2018

Geacht college,

Aanleiding

Medio december 2017 heeft u een voorlopig besluit genomen over de varianten en tracés in het planproces Duinpolderweg. Vervolgens zijn ondergetekenden hierover geïnformeerd. In uw voorkeursalternatief kiest u ook een tracé van een zuidelijke randweg in de gemeente Lisse (onderdeel van het alternatief "NOG Beter 2.0"). Het is specifiek dat onderdeel van uw voorkeursvariant dat ons noopt tot het indienen van een zienswijze.

Emoties

Ondergetekenden zijn behoorlijk geschrokken van uw plan. Immers uw gekozen tracé van de zuidelijke randweg bij Lisse loopt dwars door onze glastuinbouwbedrijven in de Rooversbroek polder. Bedrijven die economisch goed renderen, maar door uw voornemen niet meer levensvatbaar zullen zijn.

De gebroeders Alkemade zijn enige jaren terug juist naar deze locatie verhuisd vanuit een aantal andere plekken in de Bollenstreek. Er is toen fors geïnvesteerd in nieuwbouw van kassen en zij hadden de verwachting dat ze rustig op de nieuwe locatie hun bedrijfsactiviteiten, te weten de kweek en handel van stekplanten, konden continueren en uitbreiden.

De gebroeders Reeuwijk hebben al wat langer hun bedrijf in de polder; ze kweken sier- en tuinplanten in de kas. Zij hebben een aantal jaren geleden fors uitgebreid en hebben een optie op nog verdere vergroting van hun bedrijf. Ook zij verkeerden in de veronderstelling dat ze ter plekke hun bedrijf konden exploiteren en uitbreiden.

Deze emotie klemmt temeer daar het gebied Rooversbroek Polder planologisch is aangewezen als concentratie gebied voor de glastuinbouw zowel provinciaal als regionaal en lokaal. Dan mag je toch verwachten dat deze bestemming zekerheid biedt voor betrokkenen ook voor de toekomst. En dat deze bestemming niet door de overheden zomaar met een pennenstreek wordt geschrapt.

U moet eens weten wat een onrust en emoties u met uw besluit heeft veroorzaakt. Natuurlijk er dient iets te gebeuren aan de verbetering van de bereikbaarheid van de Bollenstreek. Dat beseffen ook wij. Maar niet ten koste van goed renderende bedrijven.

Het verbaast ons ook dat geen vertegenwoordiger van onze polder, waarin vele bedrijven zitten, lid is van de Adviesgroep Duinpolderweg. We vragen u om in het vervolg traject wel een zetel in deze adviesgroep beschikbaar te stellen voor een vertegenwoordiger uit de onderhavige polder zodat onze belangen beter worden behartigd.

Ontbreken onderbouwing in het GS besluit voor tracé zuidelijke randweg Lisse

In uw GS besluit missen we node de argumenten waarom juist dit tracé is gekozen. Immers in de planstudie staat ook een iets meer noordelijk tracé genoemd nl. in het alternatief "Nieuwe N206". Dit alternatief ligt dichterbij de bebouwde kom van Lisse aan. Hierin worden de bedrijven van ondergetekenden niet geschaad en is naar onze inschatting de economische schade in zijn algemeenheid minder. Maar nergens in uw besluit valt te lezen waarom u voor het zuidelijke tracé kiest. En dat behoort u toch te doen. Immers belanghebbenden hebben recht op inzicht in de feitelijke onderbouwing van uw keuze conform de regels van goed bestuur (=Algemene Wet Bestuursrecht).

Dat noordelijke tracé (dus uit het alternatief " Nieuwe N206") is wat ons betreft ook logischer omdat het in het verlengde ligt van de tweede Poellaan, aansluit bij de bebouwde kom van Lisse, minder landschappelijke impact heeft en bovendien veel minder bedrijven treft en dus minder economische schade geeft.

Tijdens de provinciale voorlichtingsavond is gezegd dat de voorkeursvariant meer uitnodigde voor verkeer van en naar Lisse. Na enig speurwerk vonden wij in de onderliggende stukken iets wat daar wellicht naar verwijst. In het betreffende onderdeel van het deelplan verkeer van de MER wordt daar iets over gezegd (de figuren 5.11 t/m 5.14 uit dit deelplan met de cijfers). Evenwel dit betreffen modelmatige berekeningen met een klein verschil tussen de varianten zeker als daar ook bij betrokken wordt de variatie die in het gehanteerde model zit. Alleen daar naar kijken vinden wij niet juist. Zeker niet als dat afgezet wordt tegen de schade die wij zullen gaan ondervinden. U dient ons belang daarbij ook mee te wegen.

Bovendien kan ons inziens door een bescheiden technische aanpassing van het noordelijke tracé ook een betere aansluiting op de bebouwde kom van Lisse worden verkregen waardoor het doelbereik voor het verkeer van die variant groter zal worden. Beide varianten zullen dan qua doelbereik verkeer vermoedelijk gelijkwaardig scoren.

De MER is minder/niet geschikt voor beoordeling van tracé zuidelijke randweg

In de MER worden 7 alternatieven onderzocht op doelbereik qua verkeer en op andere effecten. En dat gaat dan over het gehele plangebied Duinpolderweg dat vrijwel het gehele Duin en Bollenstreek gebied beslaat. Vervolgens is er een combinatie van maatregelen voorgesteld door de ambtelijke projectgroep en de Adviesgroep. GS heeft op basis daarvan vervolgens de voorkeursvariant gekozen die bestaat uit onderdelen van de verschillende opties.

Een proces dat lastig te doorgronden is voor buitenstaanders. Te meer daar de indruk is ontstaan dat de effecten van de maatregelen in het noordelijk deel van het plangebied zwaar wegen in de totale beoordeling. Als voorbeeld daarvan: bij de twee varianten waarin de zuidelijke randweg bij Lisse zit scoort op het aspect doelbereik verkeer de variant "Nieuwe N206" beter dan "NOG Beter 2.0". Toch wordt wat betreft de zuidelijke randweg door u niet gekozen voor deze variant "Nieuwe N206". Kortom de vraag is of u deze MER wel kunt gebruiken voor de keuze tussen de twee varianten van een weg ten zuiden van Lisse.

Een zuidelijke randweg bij Lisse is nl. alleen van belang voor het lokale ontsluitingsverkeer van Lisse, het verkeer op het zuidelijk deel van de N 208, voor het Keukenhof verkeer en in de toekomst het verkeer van de grotere kern Lisserbroek. Aspecten die alleen in het zuidelijk deel van het plangebied spelen en in meer of mindere mate los staan van de problematiek in het noordelijk deel van het plangebied. Door beide gebieden tegelijkertijd te beoordelen loop je het risico van een verkeerde inschatting.

Een tracé voor een zuidelijke randweg in Lisse is eerst in een laat stadium in het gebiedsproces naar voren gekomen. Naar ons gevoel dreigt nu een overhaast besluit te worden genomen zonder dat er een nadere en een meer integrale studie van het gebied ten zuiden van Lisse ligt.

Zo behoren andere aspecten als natuur, milieu, geluid, landschap, verlies aan tuinbouw grond, recreatie mogelijkheden in de polder etc. ook een belangrijke rol bij een keuze te spelen. Deze laatstgenoemde aspecten zijn ons inziens niet meegenomen bij het voorgestelde tracé van de zuidelijke randweg te Lisse. Zo gaat het door u voorgestelde tracé nu dwars door de Rooversbroekpolder. Ook vanuit landschappelijk oogpunt zou het wenselijk zijn de weg zoveel mogelijk noordelijk te situeren. Er recreëren veel bewoners van Lisse in deze polder door er een rondje te fietsen of wandelen. Dat komt met uw tracé op de tocht te staan.

Kortom ons inziens is deze MER niet geschikt voor de keuze van het tracé van een zuidelijke randweg bij Lisse.

Relatie met Piekberging Haarlemmermeer

Uw tracé keuze wekt ook verbazing als het gaat om het deel dat gesitueerd is in de gemeente Haarlemmermeer. Immers uw tracé loopt over het meest noordelijk deel van het gebied waar een piekberging voor water is gepland. Daar zijn enige tijd terug al definitieve besluiten over genomen zowel door het Hoogheemraadschap Rijnland als de gemeente Haarlemmermeer. De uitvoering is nu aan de gang. We kunnen ons niet voorstellen dat u dit tracé over de kade van het piekbassin wilt laten lopen. In de tekening van het tracé lijkt het er wel op. Ook een kade die in de toekomst a.g.v. de klimaat verandering wellicht verhoogd moet worden. Bij de besluitvorming over deze piekberging is geen enkele rekening met de onderhavige weg gehouden. Dat betekent ons inziens dat dit deel van het door u gekozen tracé meer noordelijk dient te lopen.

Kruising Ringvaart

Als dan de kruising met de ringvaart noordelijker komt dan zou dat vanuit het oogpunt van veiligheid voor de scheepvaart ook beter zijn. Immers uw tracé is dicht bij een bocht in de ringvaart gesitueerd en dat is voor de scheepvaart onveilig. Bovendien komen er op dat deel van de ringvaart wel heel veel bruggen dicht op elkaar (de huidige brug in het centrum van Lisse, de nieuwe brug voor het HOV-net, de zuidelijke randweg en toekomstige fietsbruggen). We vragen ons af of dat wel kan.

Voorstel

Gelet op het bovenstaande willen wij u vragen bij uw definitieve keuze geen voorkeur uit te spreken over de situering van de zuidelijke randweg bij Lisse. **We verzoeken u alleen uit te spreken dat een dergelijke weg wenselijk is. En deze weg dan indicatief aan te geven op de kaart met een stippellijn tussen de tweede Poellaan direct naar de afslag 2 op de A 44.** In een latere fase kan dan door de gemeente Lisse in een ordentelijk planproces, samen met bewoners van de polder en andere relevante partijen als de provincie, het hoogheemraadschap Rijnland, RWS en de gemeente Haarlemmermeer, gekeken worden naar welk tracé van de zuidelijke randweg bij Lisse het meest geschikt is (of het minst slechte is).

In dit kader is tijdens de voorlichting naar voren gebracht dat in de fase van het opstellen van het Inpassingsplan ook een project MER moet worden gemaakt en dat daarin ook de verschillende varianten van de zuidelijke randweg kunnen worden beoordeeld. Uw deskundigen menen dat. Ons beeld is evenwel anders nl. dat de varianten studie niet in een project MER thuis hoort als je al een tracé hebt gekozen. Immers in een project MER kan/mag je wel op een bescheiden wijze variëren in de ligging van een tracé maar niet zo maar overstappen op een geheel ander tracé, in dit geval de noordelijke variant. Dat is een te grote wijziging.

Door ons geraadpleegde mer-deskundigen bevestigen dit. Ik citeer hun opvatting "*Het beschrijven en onderzoeken van redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven is een wettelijke eis. Bij een nieuw tracé op bijv. honderden meters afstand is er duidelijk sprake van een ander tracéalternatief. Als het nieuwe tracé dat verder op ligt niet eerder in het Plan-MER onderzocht is, dan wel dit niet adequaat en in de volle breedte over alle milieuaspecten is gedaan, dan moet dit tracé alsnog op plan mer niveau worden onderzocht. Dat kan dan in een aanvulling op het bestaande Plan-mer of in een gecombineerd plan en project-mer. Bij het uiteindelijke besluit moet in ieder geval het hele afwegingsproces verantwoord worden. Daar valt ook de plan-mer-fase onder omdat hierover eerder geen mogelijkheid tot bezwaar en beroep bestond*".

De vraag is wie er gelijk heeft. Voor ons is dat van groot belang . Immers anders gaan we een proces in dat vanwege de juridische regels etc. onomkeerbaar kan worden. Hopelijk kunt u daar definitieve helderheid over geven in uw reactie op onze zienswijze, zeker ook in juridische zin.

Vandaar ons voorstel om nu alleen te besluiten dat een zuidelijke randweg nodig is en pas daarna in een soort separate mer-procedure te kijken naar het meest geschikte tracé.

Gesprek en bezoek

Uiteraard zijn we bereid deze zienswijze toe te lichten. Ook nodigen we u graag uit voor een bezoek aan de bedrijven zodat u met eigen ogen de impact van uw voorlopige keuze kunt zien.

Schade

Volledigheidshalve willen we opmerken dat als u onverhoopt toch vasthoudt aan uw tracé keuze wij genoodzaakt zijn om alle wettelijke wegen die ons open staan te bewandelen teneinde uw besluit ongedaan te maken. Ook zullen we u dan verantwoordelijk houden voor de geleden (im)materiele schade die optreedt. Reeds nu voelen wij de negatieve impact die uw besluit vooruit werpt bij gesprekken en gedachten over (toekomstige) investeringen in onze bedrijven.

Afsluiting

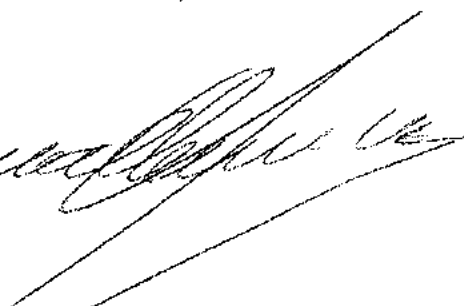
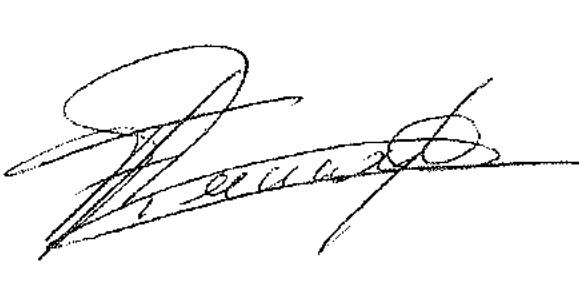
Tenslotte nog drie aspecten:

- a. Wij willen u erop wijzen dat we niet alleen staan in ons protest maar dat veel anderen uit de polder het met ons eens zijn.
- b. Er is veel onduidelijk over de planologische bestemming van de polder. Wij weten niet beter dan dat het noordelijk deel van de polder is aangewezen als glastuinbouw gebied. In de kaart hierover in uw provinciale visie ruimte en mobiliteit staat dit ook, maar op de kaart "beter benutten bebouwde ruimte" uit dezelfde visie kan je lezen dat bebouwing ook aan de orde is. Op pagina 28 van de visie wordt het e.e.a. uitgelegd maar daar wordt de glastuinbouw uitgezonderd van plekken waarvan de ruimte beter benut zou moeten worden. Graag uw uitleg hierover. Wij begrijpen dat niet. Het is toch of glastuinbouw of woningen? Bij uw beoordeling van dit aspect willen we meegeven dat er een bovengrondse hoogspanning lijn door het noordelijk deel van de polder loopt en de polder in een 20KE contour van Schiphol ligt (=aanvliegroute). Beide aspecten verminderen de bouwpotenties.
- c. Wij hebben inmiddels ook kennis genomen van de zienswijzen van de families Koppert, Van der Haak en Cozijn/Kortekaas, allen woonachtig aan de Middenweg te Lisse, zoals zij voornemens zijn deze bij u in te dienen. Wij onderschrijven deze zienswijzen integraal, want de gehele buurt rond de Middenweg heeft immers gelijke zorgen. Wij willen ons graag aansluiten bij de inhoud van deze zienswijzen. Het is daarom dat wij u verzoeken de inhoud van de door voornoemde families ingediende inzienswijzen hierbij als integraal ingelast te beschouwen en zien uw reactie hierop ook graag tegemoet.

Hoogachtend,

[REDACTED]
 [REDACTED]
 [REDACTED]
 [REDACTED]

Namens hen,



 (A. Alkamade)

CC: college van B&W Lisse, provinciale staten van Zuid en Noord Holland en gemeenteraad van Lisse via de griffies.

~~Gebruikmaken van~~
~~Gebruikmaken van~~
~~Gebruikmaken van~~
J.P. Lisse, Holland

Aan het College
en Prov. Staten
van Noord R.

Postbus 3007

2001 DA J. [redacted]

303
(266)

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLn5s=response@formdesk.com>
Date: 16 Feb 2018 14:57:49 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55596709_3565250_Zw_Kardol.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55596709.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55596709
Status	Gereed
Aangemaakt	16-02-2018 14:57:49

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer: 55596709)

per post

Provincie Noord-Holland,
t.a.v. Mw. R. Luchtenburg,
1030959/zienswijze planstudie Duinpolderweg
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Naam:

Adres:

Woonplaats:

Hillegom

per mail info-duinpolderweg@noord-holland.nl

Datum 15-2-2018

ZIENSWIJZE

Geachte Gedeputeerden,

Hierbij dien ik een zienswijze in naar aanleiding van de uitkomsten van de PlanMERstudie en het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg. Ik maak nadrukkelijk bezwaar tegen het gekozen voorlopig voorkeursalternatief.

Zeven alternatieven zijn door de provincies Noord- en Zuid-Holland in oktober 2016 vastgesteld ter bestudering in de PlanMERstudie. Na afweging acht u de volgende alternatieven het meest kansrijk:

- Alternatief Midden
- Alternatief Zuid
- Alternatief NOG Beter 2.0 (zonder verbinding bij Rijnsburg)
- Noordelijk deel van de Hillegomse Zienswijze (van N208 naar N205)

Uiteindelijk heeft u als Voorlopig Voorkeursalternatief bepaald een samenstel van maatregelen uit verschillende alternatieven, o.a.:

- Randweg ten noorden van Zwaanshoek (NOG Beter 2.0)
- Randweg ten zuiden van Lisse (NOG Beter 2.0)
- Deeltracé Alternatief Zuid (gedeelte tussen N205 en N208)

In het verlengde van het deeltracé bij Hillegom wilt u daarenboven nu al ruimte reserveren voor een wegverbinding met de N206.

Gronden voor het bezwaar:

- **Doortrekking van N208 naar N206 is niet noodzakelijk en ongewenst**

Uzelf concludeert dat het "vooralsnog" niet nodig is de weg vanaf de N208 naar de N206 door te trekken. Toch wilt u de ruimte reserveren, om de weg alsnog te kunnen realiseren als "ruimtelijke en demografische ontwikkelingen" dat nodig zouden maken.

Maar wie bepaalt dat? Het huidige MERrapport – waarvan de inkt net droog is – toont voor de tweede keer (na het MER van 2003/2004) aan dat zo'n weg niet nodig is en grote schade toebrengt aan landbouw, natuur en landschap. Er is dus geen grondslag voor een (reservering van een ruimte voor) doortrekking van de N208 naar de N206. In dit deel van de regio zijn er geen ruimtelijke en demografische ontwikkelingen voorzien en wenselijk, die een dergelijke weg wel nodig zouden maken. De enige ontwikkeling die je zou kunnen bedenken is de in de streek absoluut ongewenste Bollenstad.

Ik ben van mening dat er dan dus ook geen weg van de N208 naar de N205 behoeft te worden aangelegd op een locatie waarvandaan op termijn nog eens makkelijk een doorsteek gemaakt kan worden van de N208 naar de N206!

➤ **Bezwaar tegen het voorkeursalternatief tot aan de N208**

De inpassing van de weg aan de rand van de Vosse- en Weerlanerpolder en de doorsnijding van bedrijventerrein Horst ten Daal uitsluitend als "aandachtspunt" te benoemen is bagatelliserend: de gevolgen van aanleg van de weg op deze plek zijn enorm en onacceptabel.

Het betreft hier een bloeiend bedrijventerrein, waar de weg dwars doorheen wordt geprojecteerd: de bedrijven dienen te worden uitgekocht / een (langdurige!) onteigeningsprocedure moet worden gevolgd. Dit is een grove aantasting van de bedrijvigheid in Hillegom. Daarnaast wordt door aanleg van de weg een prachtig, pas ingericht natuur- en recreatiegebied onomkeerbaar beschadigd. Er zijn geen maatregelen mogelijk om de aangebrachte schade aan deze veengrond teniet te doen. Bovendien sorteert aanleg van de weg sterk negatieve effecten t.a.v. grond- en oppervlaktewater, nog afgezien van de natuur, die qua flora en fauna geheel wordt vernietigd op deze plek.

De inwoners en politiek van de gemeente Hillegom staan mijns inziens ook terecht op hun achterste benen vanwege keuze voor dit alternatief.

➤ **Geen Alternatief méér naar het Noorden: Breng de oplossingen dáár aan, waar de problemen zijn!!**

Als de problemen ten gevolge van aanleg van dit (deel-) Tracé Zuid door de gemeenteraden en de Provinciale Staten worden erkend en als onoverkomelijk worden beschouwd zal een ander alternatief als Voorkeursalternatief moeten worden bepaald.

Zou dan het moment gekomen zijn om naar het noorden op te schuiven, richting Bennebroek en zou dan alsnog voor de Hillegomse Zienswijze worden gekozen, waarbij altijd al door Hillegom gepropageerd werd "een weg vèr van Hillegom, zo dicht mogelijk tegen Bennebroek aan"? Waarbij ook op dié plek de cultuurhistorisch waardevolle en nu nog open groene polder doorsneden wordt. De Duinpolderweg dreigt dan onnodig veel doorgaand verkeer aan te trekken onder andere door Bennebroek via de N208 -als "oprit" naar de Duinpolderweg- met alle hinder en verkeersonveiligheid van dien. Ook de weg zelf zal veel nieuwe overlast in de omgeving veroorzaken. En dat, terwijl er in Bennebroek weinig tot geen verkeersproblemen zijn en deze juist zouden ontstaan door de keuze voor het Middenalternatief of de Hillegomse Zienswijze!

Een dergelijke keuze zou ook heel vreemd zijn, aangezien de extra verbinding over de Ringvaart dáár moet komen te liggen, waar deze nodig is, namelijk rond de Weerlaan, ter ontlasting van Hillegom en de Hillegomse brug en ter ontlasting van Beinsdorp!

Breng de oplossingen dáár aan, waar de problemen zijn!!

➤ **Tracé Weerlaan (conform Alternatief NOG Beter 2.0) biedt de beste oplossing**

Dit tracé loopt grotendeels over al bestaand asphalt (dus minder kosten!), spaart de bedrijven, ziet toe op realisatie van de noodzakelijke extra brug waar deze nodig is over de Ringvaart, laat de Vosse- en Weerlanerpolder in tact en is, zo blijkt uit de berekeningen van DHVHaskoning, robuust genoeg om het te verwachten verkeer te kunnen verwerken. Eveneens tonen die berekeningen aan dat mogelijke geluidsoverlast te compenseren is d.m.v. de aanleg van stil asphalt, waardoor evt. negatieve effecten op de leefbaarheid weggenomen worden.

In afwachting van uw bericht,

vriendelijke groeten,

Naam en handtekening



Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

U kunt van 8 januari tot en met 18 februari 2018 uw inspraakreactie (zienswijze) indienen op de resultaten van de planstudie en het voorlopig voorkeursalternatief voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Laanstreek, ook bekend als Duinpolderweg.

Wij stellen het op prijs als u uw zienswijze toelicht met argumenten.

Heeft u nog vragen? Mailt u deze dan naar info-duinpolderweg@noord-holland.nl.

Naam:			
Organisatie:			
Postadres:		Huisnr.	
Postcode:		Plaats:	Hillegom
E-mailadres			
Telefoonnummer:			
Datum	16-02-2018		
Zienswijze:	In de bijlage mijn zienswijze		
Eigendomsnummer	55596709_3565250_Zw_160218.pdf		
Bijlage			
Bijlage			

INGEKOMEN 16 FEB. 2018

 in HILLEGOM

Hillegom, 16 februari 2018

Provincie Noord-Holland
T.a.v. mevrouw R. Luchtenburg
Postbus 3007,
2001 DA HAARLEM

Onderwerp: Zienswijze voorlopig voorkeurs tracé Duinpolderweg

Geachte mevrouw Luchtenburg,

Hierbij maak ik gebruik van de mogelijkheid om onze zienswijze bij de provincies Noord- en Zuid-Holland kenbaar te maken.

Ik reageer bij deze op de uitkomsten van de PlanMER studie en het voorlopig voorkeursalternatief

Er zijn 7 alternatieven voor een Duinpolderweg zijn in de milieueffectrapportage (MER) onderzocht op hun effecten voor onder andere verkeer, milieu, landbouw en economie. Op basis van de onderzoeksresultaten kozen Gedeputeerde Staten van Zuid- en Noord-Holland een voorlopig voorkeursalternatief Zuid. In deze zienswijze zet ik uiteen waarom ik bezwaren heb tegen deze (voorlopige) keuze.

De hoofdreden dat ik bezwaren heb tegen voorkeursalternatief Zuid (de Zuid variant is niet realistisch en wens daar ook niet teveel op te reageren) en ook alternatief midden is dat het de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid verslechterd en veel schade berokkend. Er wordt volstrekt onvoldoende gekeken en gewerkt aan andere mogelijkheden bijvoorbeeld om een transitie in duurzame mobiliteit te maken en dit te faciliteren. Er dient bij uitbreiding van de wegcapaciteit zoveel mogelijk gebruik te worden gemaakt van bestaande infrastructuur. De Parel 2.0 is ondergewaardeerd in de PlanMER studie. Deze variant verhoogd vrijwel nergens de autonome groei (zelfs negatieve autonome groei) en is samen met de NOG Beter 2.0 het meest milieuvriendelijk. Als je alle schade kapitaliseert dan is het de meest economische oplossing. Verder dienen burgers veel meer betrokken te worden bij de oplossing van verkeersoverlast. Zuid-Holland heeft slechts 6 % natuur over en met deze schaarsheid moeten we voorzichtig mee omgaan. Ik ben gepensioneerd en zou daar graag een bijdrage in willen leveren bij het oplossen van knelpunten. De focus moet liggen op de effectieve en duurzame mobiliteit en politieke beweegredenen dienen te worden geëlimineerd. De variant midden trekt ongeveer 10.000 of meer (bij calamiteiten op de A4) extra verkeersbewegingen (over de Ringvaart) volgens PlanMER studie. De Duinpolderweg is niet voor niets door de PlanMIRT niet van landelijk belang beschouwd.

A. Leg de weg op de goede locatie aan

Leg de weg op die plaats aan waar de weg wordt gebruikt, de minste schade veroorzaakt, de leefbaarheid en veiligheid verbetert en optimaal gebruik maakt van de bestaande infrastructuur. De Duinpolderweg kan beter ten Zuiden van Hillegom kan worden aangelegd, omdat de bereikbaarheid van de beoogde doellocaties voornamelijk Greenport (o.a. Bulb Trade Park gesitueerd aan de provinciale weg N206 en Greenhouse Park in Rijnsburg), nieuwbouwlocaties (ongeveer 24.000 van de 25.000 worden ten zuiden van de Ruigenhoek gebouwd), etc. Vrijwel alles is ten Zuiden van Hillegom gelegen. Deze variant

maakt gebruik van de bestaande infrastructuur N207 en kan door verlenging, het liefst met aquaduct, van de N207 ook met de N206 worden verbonden op een zuidelijker punt (bij de Ruigenhoek). Dit wordt ook wel de Parel 2.0 genoemd.

De Parel 2.0 met een combinatie NOG Beter 2.0 ten Noorden van Hillegom is de meest milieuvriendelijke oplossing met een zeer groot en positief effect voor o.a. Beinsdorp, De Zilk, Bennebroek, Weeresteinstraat, Wilhelminastraat en Leidsestraat in Hillegom. Het verkeer in de Meerlaan reduceert met deze variant met 61 %. Een nadeel is dat de intensiteit in de Weerlaan wordt verhoogd, maar door goede geluidschermen en ondertunneling met aquaduct (tegelijkertijd een fietstunnel en fietstracé richting Schiphol) wordt de leefbaarheid zelfs verbeterd. Het vormt ook meteen de kortste weg van het toekomstig industrieterrein Pastoorslaan Noord naar de A4. De Greenport bestaat ten Noorden van de Parel 2.0 ongeveer 15.000 ton per jaar en dat is een fractie van het totaal van de Greenport en dit transport kan via de NOG Beter 2.0, N205 en N207 worden afgewikkeld. Ondernemers bij mij in de omgeving onderstrepen dit tracé.

De variant Parel 2.0 geeft de hoogste positieve toegevoegde waarde op meerdere vlakken, zoals de leefbaarheid, bescherming van landschap en landbouw (door verdieping van de aanleg en/of aanleg van een tunnel), etc. Bovendien hoeven op dit tracé hoogstwaarschijnlijk geen mensen uit het huis worden gezet. Ander voordeel van Parel 2.0 is dat de stikstofdepositie in de duinen en Natura 2000 gebied Zuid-Kennemerland minimaliseert, omdat deze variant meer zuidelijk is gelegen, de stikstofuitstoot in de duinen is veel erger dan de planMER studie doet voorkomen. Volgens tabel 6-69 verminderd het verkeer in de Zilk (kaart nr. 8) met Parel 2.0 met 13,5 % t.o.v. de autonome groei 2030. Bij een aanleg van variant midden stijgt de verkeersintensiteit met 46,7 %. Een verschil van liefst 62,2 %.

Het is heel vreemd dat de wethouder, die afkomstig uit een partij die tegen de Duinpolderweg is (staat in het verkiezingsprogramma BBH), voor de variant midden is ten Noorden van Hillegom. Hier zijn weer politieke belangen die blijkbaar groter zijn dan de nadelen die variant midden met zich meebrengt. Dit zal vroeg of laat wel bekend worden. Op 13 februari werd definitief bekend dat de coalitie van gemeente Hillegom voorstander is van de variant midden. Op 15 februari 2018 heeft de meerderheid van de gemeenteraad voor zienswijze variant midden gestemd. Het aantal mensen dat ten Noorden van Hillegom woont interesseert de coalitiepartijen van de gemeente Hillegom niet (deze mensen hebben weinig invloed bij de gemeenteraadsverkiezingen 2018 gezien het aantal). De coalitiepartijen hebben zelfs de omgevingsvisie aangepast met de reactienota van 24 januari 2018 om ruimte te bieden aan de variant midden.

Ten Noorden van Hillegom heeft de variant NOG Beter 2.0 het meest oplossend vermogen. Deze variant, die slechts 950 meter lang is, verbindt de Weerlaan met de N205 (Driemerenweg). Deze variant zal veel minder aanzuigend verkeer veroorzaken en daardoor de laagste verkeersintensiteit in de Weeresteinstraat en Haarlemmerstraatweg veroorzaken (zie uittreksel tabel 6-69 planMER studie). Deze variant ligt ook in het verlengde van het verzoek van verschillende gemeenten, namelijk het oplossen van knelpunten. Terecht wordt dit alternatief in de PlanMER studie dan ook betiteld als meest milieuvriendelijk alternatief.

De Duinpolderweg variant midden ten Noorden van Hillegom geeft een verslechtering van de leefbaarheid, de bereikbaarheid, en veroorzaakt veel schade, etc. Dit is precies het tegenovergestelde wat de Duinpolderweg beoogd. Zo geeft het ongeveer een verdubbeling van de verkeersintensiteit in de Weeresteinstraat en de Haarlemmerstraatweg met de huidige verkeersintensiteit. De straat heeft qua functionaliteit van de weg veel in- en uitritten en vrachtauto's kunnen alleen achteruit vanuit de N208 de bedrijfsterreinen op. Dit geeft nu al filevorming. Gemeente Hillegom heeft onvoldoende geld om dergelijke bedrijven uit te kopen c.q. financieel te steunen bij een betere oplossing.

Ondernemers ten Noorden van Hillegom wensen een NOG Beter 2.0 en deze weg is voor deze bedrijven ten Noorden van Hillegom meer dan voldoende om hun goederen naar de A4 te brengen via de Weerlaan, richting het oosten N205 (Driemerenweg) en de N207. Ondernemers voelen zich nu bezwaard door hun vracht door Hillegom te transporteren. De NOG Beter 2.0 verschaft Hillegom als het ware een rondweg in samenhang met de N205 en de N207. De NOG Beter 2.0 is door de PlanMER studie niet als een volwaardige variant behandeld. De belangen van Haarlemmermeer en Amsterdam zijn daartoe de reden. Echter de belangen van Haarlemmermeer en Amsterdam veroorzaken een verslechtering van de leefbaarheid, bereikbaarheid, etc. De verkeersintensiteit met als huidig knelpunt Hillegommerbrug over de Ringvaart en in de Meerlaan van Hillegom wordt met 61 % gereduceerd door NOG Beter 2.0 en dat halen de voorkeursvariant Zuid en variant midden niet. De NOG Beter 2.0 variant is dus een effectieve oplossing voor dit knelpunt op meerdere vlakken.

B. Een integrale oplossing ligt voor de hand en is ook mogelijk

Het personenvervoer naar en van Amsterdam en Haarlemmermeer met de Bollenstreek kan beter regionaal worden aangepakt om de autonome groei van de verkeersintensiteit te beperken of liever nog te verminderen. Er is nu een HOV gepland van Noordwijk naar Schiphol, maar deze kan ook over het Keukenhof kunnen lopen. Het Keukenhof beschikt over een groot parkeerterrein en dat in combinatie met HOV zou een goede mogelijkheid zijn om de verkeersintensiteit te reduceren. Ook Haarlem en Heemstede zijn bezig met duurzaam HOV vervoer. Is hier naar gekeken? Onderzoek zou de toegevoegde waarde moeten uitwijzen en beoordelen waar de lijnen het meest effectief kunnen worden aangelegd. De grenzen van de verkeersintensiteit in Heemstede zijn op diverse trajecten bereikt, inwoners klagen onbetwistbaar over de verkeersoverlast in Heemstede, Zandvoort en Haarlem en de verkeersoverlast kan alleen integraal worden opgelost. De ladder van Verdaas geeft daartoe handvaten en de provincies dienen "deze treden zorgvuldig te betreden". Er dient echt werk te worden gemaakt om de verkeersdruk te doen verminderen.

De mobiliteit van o.a. de Bollenstreek met metropool Amsterdam, Leiden, Haarlemmermeer, etc. dienen als een totaal pakket in vorm van een mobiliteitsagenda voor de globale regiodriehoek Amsterdam, Leiden en Noordwijk te worden gepresenteerd. Het alleen presenteren van de Duinpolderweg kan leiden tot onnodige infrastructurele investeringen en onherstelbare schade op meerdere vlakken, etc. Door prioritering in de uitvoering bereikt men de hoogste toegevoegde waarde op meerdere niveaus en een uitgebalanceerd stelsel van HOV, fietstracés en wegverkeer.

Hillegom en veel andere dorpen in de omgeving zijn forensendorpen en duurzaam HOV vervoer b.v. naar Schiphol en Amsterdam zal de verkeersintensiteit op meerdere wegen, mede in het belang om in 2050 klimaatneutraal te worden, in meer of mindere mate verminderen.

C. De voorlopige voorkeursvariant gaat ten koste van landschap, natuur, landbouw etc.

Historische landschappen worden ten Noorden van Hillegom door de aanleg van de weg onherstelbaar beschadigd. Het landschap van de Vosse en Weerlaner polder en de Oosteinderpolder liggen er nog net zo bij als in de Middeleeuwen. De vroegere kwelders, overblijfselen van de vroegere Haarlemmermeer, zijn een van de belangrijkste voedsel-, rust- en broedterreinen van vele soorten vogels. De kwelders, die nog steeds goed zichtbaar zijn, van de vroegere Haarlemmermeer kwamen bij hoge waterstanden van de Haarlemmermeer onder water te staan. De grondsoort bestaat voornamelijk uit klei door de achtergebleven modder. De laagste delen vormde de geulen, kreken en slenken. Iets hoger op zijn de kwelderwallen en deze waren bebouwd. De flora en fauna in deze gebieden zijn nog steeds uitzonderlijk en van groot belang.

Een weg in dit gebied zou het evenwicht onherstelbaar verstoren en dan komt Zuid-Holland met nog minder dan 6 % aan natuur te zitten. De natuur in Zuid-Holland is nog slechts 6 % van de totale oppervlakte van Zuid-Holland. Overige provincies hebben het dubbele areaal natuur. De natuur is om deze reden in Zuid-Holland zeer kostbaar kapitaal geworden. Ik vraag mij af of er straks voldoende landelijke gebieden zijn waar de mensen uit de steden kunnen recreëren. In mijn filosofie draagt natuur bij tot een gezonder leven van de stedelingen.

Bollentelers zien hun percelen versnipperen en zijn niet meer bedrijfseconomisch rendabel en moeten hun bedrijfsvoering onnodig staken. Ten noorden van Hillegom, als de betrokken Gedeputeerden de komende tijd voor de definitieve variant ten Noorden van Hillegom (Zuid of midden) kiezen, moet er veel nieuwe infrastructuur worden aangelegd. Ten Zuiden van Hillegom kan de bestaande infrastructuur worden benut in de vorm N207 met een verlenging van deze N207 naar de Ruigenhoek en daar aansluiten op de N206. Hierdoor kan een effectieve verbinding tot stand worden gebracht. Dit veroorzaakt bij ondertunneling de minste schade op en de leefbaarheid wordt er mee verbeterd.

D. Knelpunten blijven bestaan met deze voorlopige voorkeursvariant, geen oplossend vermogen

Het verzoek aan de Provincies was om de knelpunten in de Bollenstreek en de dorpen die net over de Ringvaart liggen, n.l. Zwaanshoek, Beinsdorp en Lisserbroek op te lossen. De Provincies hebben dit verzoek hervormd door de Duinpolderweg Zuid of midden tot hoofdzaak te projecteren en de knelpunten als subdoelen te behandelen met als gevolg dat het primaire verzoek niet wordt gehonoreerd. Door de Duinpolderweg midden ten Noorden van Hillegom blijven de knelpunten in meer of mindere mate bestaan en veroorzaakt het nieuwe knelpunten. De knelpunten dienen adequaat aangepakt, zonder dat er nieuwe knelpunten bij komen. Echter met knelpunten in onze regio valt het reuze mee. De A4 kent grotere knelpunten dan onze regionale knelpunten.

Gezien de knelpunten veel te ver uit elkaar liggen lost de Duinpolderweg het probleem van de knelpunten niet of onvoldoende op, erger nog, het veroorzaakt overlast op andere plekken, zoals in Lisserbroek, Weeresteinstraat, Haarlemmerstraatweg, De Zilk, etc. waardoor leefbaarheid, bereikbaarheid, etc. door de Duinpolderweg verslechtert. De Duinpolderweg wordt bij aanleg een communicatievat van de A4, waardoor veel aanzuigend verkeer in de Bollenstreek het gevolg is. Dit is waarschijnlijk ook de reden dat de verkeersintensiteit in de Weeresteinstraat en Haarlemmerstraatweg wordt verdubbeld. Dit is onacceptabel en het veroorzaakt verkeersoverlast en nieuwe knelpunten. Ten Zuiden van Hillegom zal de verlenging van de N207 geen nieuwe knelpunten veroorzaken. **De doorlopen procedures zijn niet zorgvuldig genoeg geweest**

Procedureel zijn er veel fouten gemaakt. Zo is er b.v. een qua samenstelling onevenwichtige Adviesgroep gevormd. Aan deze Adviesgroep is door de Provincie veel te veel gewicht toegekend. De argumenten die worden gebruikt zijn niet inhoudelijk genoeg om de voorkeursvariant Zuid te kiezen. Getuigen van de Adviesgroep dienen te worden gehoord. De gedeputeerden E. Post en F. Vermeulen c.s zijn primair verantwoordelijk voor de onzorgvuldigheid van de provincies Noord- en Zuid-Holland. Het heeft verschillende ouderen in mijn buurt tot hartkloppingen, slaaploze nachten en andere klachten gegeven.

De voorkeursvariant Zuid is een onrealistische variant. Het heeft veel mensen onnodig op het verkeerde been gezet. De PlanMERstudie bevat evidente fouten. Uitgangspunten zijn onvoldoende vergelijkbaar. De spreuk de opdrachtgever bepaalt is van toepassing. Bovendien zijn de cijfers in de PlanMERstudie zeer rekbaar (70%), waardoor de varianten moeilijk zijn te vergelijken. Een contra expertise is nodig om de juiste verantwoorde keuze te maken. Ik maak dan ook een voorbehoud ten opzichte van de MER rapportage van de definitieve voorkeursvariant.

Er zijn veel vragen over de nota voorlopige voorkeursalternatief van 19 december 2017. B.v. 25.000 woningen, maar waar komen deze woningen? Gedeputeerden en Alfons Morsink hebben uitspraken gedaan die niet congruent zijn. Volgens de MIRT-spelregels was er geen landelijk belang, etc. Bovendien zijn de genoemde investeringen zeer onduidelijk en die kunnen zelfs 70 % verschillen met de genoemde bedragen in de PlanMERstudie en dat maakt het heel moeilijk voor de burgers om daarin de juiste afweging te maken. En zo kan er nog veel meer worden genoemd. Van projectleider Bert Grotenhuis kreeg ik te verstaan dat men niet stond te springen om mij nog verder het woord te staan.

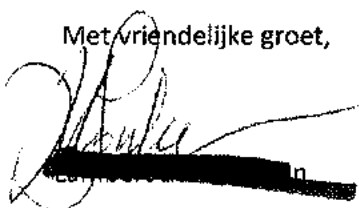
Ik vraag u uw uitgesproken voorkeursalternatief Zuid (midden) te herzien

Tegelijkertijd vraag ik u variant midden niet te kiezen, maar de variant Parel 2.0 samen met de NOG Beter 2.0 te kiezen. Daarmee wordt ook het knelpunt kruispunt N207 en N208 meteen opgelost (vooral gedurende Keukenhoftijd). Het aantal verliesuren kan hier in grote mate terug worden gebracht met aanleg Parel 2.0. Ik vraag u rekening te houden met de op- en aanmerkingen in deze zienswijze. Evenals met de aangedragen alternatieve oplossingen en aanpassingen.

Tenslotte wil ik graag in overleg met de provincies en daarbij het belang van de bewoners en bedrijven, die niet worden gehoord door de coalitie van de gemeente Hillegom, en opgezadeld worden met verkeersoverlast in de toekomst, goed onder de aandacht te brengen en de provincies dienen volledige openheid te bieden in de plannen waarin veel vragen zijn. De bewoners hadden in de Adviesgroep horen te zitten, zoals Lokker had aanbevolen.

Ik behoud mij ten aanzien van deze kwestie alle rechten en weren voor.

Met vriendelijke groet,



Alfons Morsink

16 FEB 2018

ONTVANGEN

Datum

Tijd

hierbij verklaar ik te hebben ontvangen

Brief, pakket of anders

van Dhr. / Mevr.

Firma

Afzender

Bestemd voor

Naam ontvanger PNH

Paraf:

INTERNE DOORGELEIDING

Uitgebracht om 15.37 uur



Id op:

uur



1778HASE1

Paraaf:



per post

INGEKOMEN 15 FEB. 2018

Naam: [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] Zwaanshoek

Provincie Noord-Holland,
t.a.v. Mw. R. Luchtenburg,
1030959/zienswijze planstudie Duinpolderweg
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

per mail info-duinpolderweg@noord-holland.nl

Datum: 15-2-2018

ZIENSWIJZE

Geachte Gedeputeerden,

Hierbij dien ik een zienswijze in naar aanleiding van de uitkomsten van de Planstudie/
Milieu Effect Rapport (MER) en het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg.
Ik maak nadrukkelijk bezwaar tegen het gekozen voorlopig voorkeursalternatief.

Zeven alternatieven zijn door de provincies Noord- en Zuid-Holland in oktober 2016
vastgesteld ter bestudering in de Planstudie/MER.

Na afweging acht u de volgende alternatieven het meest kansrijk:

- Alternatief Midden
- Alternatief Zuid
- Alternatief NOG Beter 2.0 (zonder verbinding bij Rijnsburg)
- Noordelijk deel van de Hillegomse Zienswijze (van N208 naar N205)

Uiteindelijk heeft u als Voorlopig Voorkeursalternatief bepaald een samenstel van
maatregelen uit verschillende alternatieven, o.a.:

- Randweg ten noorden van Zwaanshoek (NOG Beter 2.0)
- Randweg ten zuiden van Lisse (NOG Beter 2.0)
- Deeltracé Alternatief Zuid (gedeelte tussen N205 en N208) incl. een ruimtelijke
reservering voor 2 x 2 rijstroken

In het verlengde van het deeltracé bij Hillegom wilt u daarenboven nu al ruimte
reserveren voor een wegverbinding naar de N206, conform Alternatief Zuid met een
gelijkvloerse aansluiting op de Zilkerduinweg.

Gronden voor het bezwaar:

- **Doortrekking van N208 naar N206 is niet noodzakelijk en ongewenst**

Uzelf concludeert dat het "vooralsnog" niet nodig is de weg vanaf de N208 naar de N206
door te trekken. Toch wilt u de ruimte reserveren, om de weg alsnog te kunnen
realiseren als "ruimtelijke en demografische ontwikkelingen" dat nodig zouden maken.

Maar wie bepaalt dat? Het huidige MER - waarvan de inkt nèt droog is - toont voor de
tweede keer (na het MER van 2003/2004) aan dat zo'n weg niet nodig is en grote schade
toebrengt aan landbouw, natuur en landschap. Er is dus geen grondslag voor een
(reservering van een ruimte voor) doortrekking van de N208 naar de N206.

In dit deel van de regio zijn er geen ruimtelijke en demografische ontwikkelingen
voorzien en wenselijk, die een dergelijke weg wel nodig zouden maken. De enige
ontwikkeling die je zou kunnen bedenken is de in de streek absoluut ongewenste
Bollenstad.

Ik ben van mening dat er dan dus ook geen weg van de N208 naar de N205 hoeft te
worden aangelegd op een locatie waarvandaan op termijn nog eens gemakkelijk een
doorsteek gemaakt kan worden van de N208 naar de N206!

➤ **Bezwaar tegen het voorkeursalternatief tot aan de N208**

De inpassing van de weg aan de rand van de Vosse- en Weerlanerpolder en de doorsnijding van bedrijventerrein Horst ten Daal uitsluitend als "aandachtspunt" te benoemen is bagatelliserend: de gevolgen van aanleg van de weg op deze plek zijn enorm en onacceptabel.

Het betreft hier een bloeiend bedrijventerrein, waar de weg dwars doorheen wordt geprojecteerd: de bedrijven dienen te worden uitgekocht / een (langdurig!) onteigeningsprocedure moet worden gevolgd. Dit is een grove aantasting van de bedrijvigheid in Hillegom. Daarnaast wordt door aanleg van de weg een prachtig, pas ingericht natuur- en recreatiegebied onomkeerbaar beschadigd. Er zijn geen maatregelen mogelijk om de aangebrachte schade aan deze veengrond teniet te doen. Bovendien sorteert aanleg van de weg sterk negatieve effecten t.a.v. grond- en oppervlaktewater, nog afgezien van de natuur, die qua flora en fauna geheel wordt vernietigd op deze plek.

De inwoners en politiek van de gemeente Hillegom staan mijns inziens ook terecht op hun achterste benen vanwege keuze voor dit alternatief.

➤ **Geen Alternatief méér naar het noorden: Breng de oplossingen dáár aan, waar de problemen zijn!!**

Als de problemen ten gevolge van aanleg van dit (deel-) Tracé Zuid door de gemeenteraden en de Provinciale Staten worden erkend en als onoverkomelijk worden beschouwd, zal mogelijk een ander alternatief als Voorkeursalternatief moeten worden bepaald.

Zal dan het moment gekomen zijn om naar het noorden op te schuiven, richting Bennebroek? En zal dan alsnog voor de Hillegomse Zienswijze worden gekozen, waarbij altijd al door Hillegom gepropageerd werd "een weg vèr van Hillegom, zo dicht mogelijk tegen Bennebroek aan"? Waarbij ook op dié plek de cultuurhistorisch waardevolle en nu nog open groene polder doorsneden wordt. De Duinpolderweg dreigt dan bovendien onnodig veel doorgaand verkeer aan te trekken onder andere door Bennebroek via de N208 -als "oprit" naar de Duinpolderweg- met alle hinder en verkeersonveiligheid van dien. Ook de weg zelf zal veel nieuwe overlast in de omgeving veroorzaken. En dat, terwijl er in Bennebroek weinig tot geen verkeersproblemen zijn en deze juist zouden ontstaan door de keuze voor het Middenalternatief of de Hillegomse Zienswijze!

Een dergelijke keuze zou ook heel vreemd zijn, aangezien de extra verbinding over de Ringvaart dáár moet komen te liggen, waar deze nodig is, namelijk rond de Weerlaan, ter ontlasting van Hillegom en de Hillegomse brug en ter ontlasting van Beinsdorp!

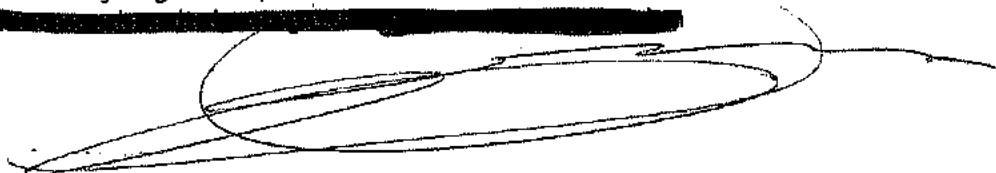
Breng de oplossingen dáár aan, waar de problemen zijn!!

➤ **Tracé Weerlaan (conform Alternatief NOG Beter 2.0) biedt de beste oplossing**

Dit tracé loopt grotendeels over al bestaand asfalt (dus minder kosten!), spaart de bedrijven, ziet toe op realisatie van de noodzakelijke extra brug over de Ringvaart waar deze nodig is, laat de Vosse- en Weerlanerpolder in tact en is, zo blijkt uit de berekeningen van RoyalHaskoningDHV, robuust genoeg om het te verwachten verkeer te kunnen verwerken. Eveneens tonen die berekeningen aan dat mogelijke geluidsoverlast te compenseren is d.m.v. de aanleg van stil asfalt, waardoor evt. negatieve effecten op de leefbaarheid weggenomen worden.

In afwachting van uw bericht,
vriendelijke groeten,

[Redacted signature line]

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke at the end.



Provincie Noord-Holl
t.a.v. Mw R. Luchten
10309sg / zienswijze plan st
Postbus 3007,
2001 DA Haarlem

A

2001DA

306

INGEKOMEN 19 FEB. 2018

per post

Provincie Noord-Holland,
t.a.v. Mw. R. Luchtenburg,
1030959/zienswijze planstudie Duinpolderweg
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Naam: [REDACTED]

Adres: [REDACTED]

Woonplaats: [REDACTED]

Beensdorp

per mail info-duinpolderweg@noord-holland.nl

Datum

16-02-'18

ZIENSWIJZE

Geachte Gedeputeerden,

Hierbij dien ik een zienswijze in naar aanleiding van de uitkomsten van de PlanMERstudie en het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg. Ik maak nadrukkelijk bezwaar tegen het gekozen voorlopig voorkeursalternatief.

Zeven alternatieven zijn door de provincies Noord- en Zuid-Holland in oktober 2016 vastgesteld ter bestudering in de PlanMERstudie. Na afweging acht u de volgende alternatieven het meest kansrijk:

- Alternatief Midden
- Alternatief Zuid
- Alternatief NOG Beter 2.0 (zonder verbinding bij Rijnsburg)
- Noordelijk deel van de Hillegomse Zienswijze (van N208 naar N205)

Uiteindelijk heeft u als Voorlopig Voorkeursalternatief bepaald een samenstel van maatregelen uit verschillende alternatieven, o.a.:

- Randweg ten noorden van Zwaanshoek (NOG Beter 2.0)
- Randweg ten zuiden van Lisse (NOG Beter 2.0)
- Deeltracé Alternatief Zuid (gedeelte tussen N205 en N208)

In het verlengde van het deeltracé bij Hillegom wilt u daarenboven nu al ruimte reserveren voor een wegverbinding met de N206.

Gronden voor het bezwaar:

- **Doortrekking van N208 naar N206 is niet noodzakelijk en ongewenst**

Uzelf concludeert dat het "vooral snog" niet nodig is de weg vanaf de N208 naar de N206 door te trekken. Toch wilt u de ruimte reserveren, om de weg alsnog te kunnen realiseren als "ruimtelijke en demografische ontwikkelingen" dat nodig zouden maken.

Maar wie bepaalt dat? Het huidige MERrapport – waarvan de inkt net droog is – toont voor de tweede keer (na het MER van 2003/2004) aan dat zo'n weg niet nodig is en grote schade toebrengt aan landbouw, natuur en landschap. Er is dus geen grondslag voor een (reservering van een ruimte voor) doortrekking van de N208 naar de N206. In dit deel van de regio zijn er geen ruimtelijke en demografische ontwikkelingen voorzien en wenselijk, die een dergelijke weg wel nodig zouden maken. De enige ontwikkeling die je zou kunnen bedenken is de in de streek absoluut ongewenste Bollenstad.

Ik ben van mening dat er dan dus ook geen weg van de N208 naar de N205 hoeft te worden aangelegd op een locatie waarvandaan op termijn nog eens makkelijk een doorsteek gemaakt kan worden van de N208 naar de N206!

➤ **Bezwaar tegen het voorkeursalternatief tot aan de N208**

De inpassing van de weg aan de rand van de Vosse- en Weerlanerpolder en de doorsnijding van bedrijventerrein Horst ten Daal uitsluitend als "aandachtspunt" te benoemen is bagatelliserend: de gevolgen van aanleg van de weg op deze plek zijn enorm en onacceptabel.

Het betreft hier een bloeiend bedrijventerrein, waar de weg dwars doorheen wordt geprojecteerd: de bedrijven dienen te worden uitgekocht / een (langdurig!) ontelgeningsprocedure moet worden gevolgd. Dit is een grove aantasting van de bedrijvigheid in Hillegom. Daarnaast wordt door aanleg van de weg een prachtig, pas ingericht natuur- en recreatiegebied onomkeerbaar beschadigd. Er zijn geen maatregelen mogelijk om de aangebrachte schade aan deze veengrond teniet te doen. Bovendien sorteert aanleg van de weg sterk negatieve effecten t.a.v. grond- en oppervlaktewater, nog afgezien van de natuur, die qua flora en fauna geheel wordt vernietigd op deze plek.

De inwoners en politiek van de gemeente Hillegom staan mijns inziens ook terecht op hun achterste benen vanwege keuze voor dit alternatief.

➤ **Geen Alternatief méér naar het Noorden: Breng de oplossingen dáár aan, waar de problemen zijn!!**

Als de problemen ten gevolge van aanleg van dit (deel-) Tracé Zuid door de gemeenteraden en de Provinciale Staten worden erkend en als onoverkomelijk worden beschouwd zal een ander alternatief als Voorkeursalternatief moeten worden bepaald.

Zou dan het moment gekomen zijn om naar het noorden op te schuiven, richting Bennebroek en zou dan alsnog voor de Hillegomse Zienswijze worden gekozen, waarbij altijd al door Hillegom gepropageerd werd "een weg vèr van Hillegom, zo dicht mogelijk tegen Bennebroek aan"? Waarbij ook op dié plek de cultuurhistorisch waardevolle en nu nog open groene polder doorsneden wordt. De Duinpolderweg dreigt dan onnodig veel doorgaand verkeer aan te trekken onder andere door Bennebroek via de N208 -als "oprit" naar de Duinpolderweg- met alle hinder en verkeersonveiligheid van dien. Ook de weg zelf zal veel nieuwe overlast in de omgeving veroorzaken. En dat, terwijl er in Bennebroek weinig tot geen verkeersproblemen zijn en deze juist zouden ontstaan door de keuze voor het Middenalternatief of de Hillegomse Zienswijze!

Een dergelijke keuze zou ook heel vreemd zijn, aangezien de extra verbinding over de Ringvaart dáár moet komen te liggen, waar deze nodig is, namelijk rond de Weerlaan, ter ontlasting van Hillegom en de Hillegomse brug en ter ontlasting van Beinsdorp!

Breng de oplossingen dáár aan, waar de problemen zijn!!

➤ **Tracé Weerlaan (conform Alternatief NOG Beter 2.0) biedt de beste oplossing**

Dit tracé loopt grotendeels over al bestaand asphalt (dus minder kosten!), spaart de bedrijven, ziet toe op realisatie van de noodzakelijke extra brug waar deze nodig is over de Ringvaart, laat de Vosse- en Weerlanerpolder in tact en is, zo blijkt uit de berekeningen van DHVHaskoning, robuust genoeg om het te verwachten verkeer te kunnen verwerken. Eveneens tonen die berekeningen aan dat mogelijke geluidsoverlast te compenseren is d.m.v. de aanleg van stil asphalt, waardoor evt. negatieve effecten op de leefbaarheid weggenomen worden.

In afwachting van uw bericht,

vriendelijke groeten,

Naam en handtekening





Provincie Noord-Holl
t.a.v. Mw R. Lichten
1030959 / zienswijze plan sta
Postbus 3007,
2001 DA Haarlem

A

2001DA

From: "Formdesk Response"
<VGvhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 16 Feb 2018 16:12:07 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55598377_3565474_Zienswijze_C.H.T.M._Romijn.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55598377.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55598377
Status	Gereed
Aangemaakt	16-02-2018 16:12:06

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55598377)

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] Zwaanshoek
[REDACTED]
[REDACTED]

Aan:
Provincie Noord-Holland
t.a.v. Mevrouw R. Luchtenburg
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Zwaanshoek, 16 februari 2018

Onderwerp: 1030959 / zienswijze planstudie Duinpolderweg

Geachte mevrouw Luchtenburg,

Hierbij maak ik namens D.J.A.M. Romijn, A.J.M. Romijn en C.H.T.M. Romijn (zie machtiging bijlage 1) onze zienswijze kenbaar met betrekking tot het tracé dat is voorgesteld tussen de Spieringweg en Bennebroekerdijk in Zwaanshoek: de Noordelijke Randweg bij Zwaanshoek. Dit tracé loopt in het voorlopig voorkeursalternatief over de Spieringweg, langs het nieuw aangelegde park met een bocht dwars door het park, over het perceel achter de woning op Hanepoel 109, richting de Bennebroekerdijk. Daarnaast is voorgesteld een deel van de Bennebroekerdijk in Zwaanshoek af te sluiten.

Belanghebbenden

Wij zijn eigenaren van het kadastrale perceel Gemeente Haarlemmermeer nummer: 10804, (zie bijlage 2) achter woning 109 in bezit is van ondergetekenden: D.J.A.M. Romijn, A.J.M. Romijn en C.H.T.M. Romijn.

Informatieverstrekking

Samengevat zijn wij onvolledig dan wel onjuist geïnformeerd en hebben op een zeer laat tijdstip kennis kunnen nemen van de detail studie welke duidelijk maakt dat het tracé over ons perceel 10805 zal gaan lopen. Het aanbieden van een dergelijke korte tijdspanne voor het indienen van een zienswijze vinden wij niet acceptabel.

Via een brief (kenmerk 1031782/1031786) van de Gedeputeerde Staten van de provincies Zuid- en Noord-Holland zijn wij geïnformeerd over een voorlopig voorkeursalternatief voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek. Op deze brief was een tekening van het tracé afgebeeld (zie bijlage 4).

Tot de inloopbijeenkomst op 23.01.2018 is in alle publicaties, welke in te zien zijn via Ibabs.eu en de website van de Provincie Noord-Holland, deze nieuwe verbinding tussen de Spieringweg en Bennebroekerweg als een rechte lijn ingetekend door de groenstrook. Echter op de tekeningen getoond tijdens de inloopbijeenkomst op 23.01.2018 te Noordwijkerhout werd een totaal andere route gepresenteerd.

Tijdens die Inloopbijeenkomst is een tekening gepresenteerd waarbij de randweg getekend staat met een ruime bocht over de groenstrook dwars over ons perceel achter Hanepoel 109. Onze verbazing werd nóg groter toen wij na de informatiebijeenkomst op de website van de Provincie Noord-Holland een tekening geplaatst zagen met de datum 18.01.2018 met ook deze totaal andere route door het park en over ons perceel achter Hanepoel 109. Zie bijlage 5 en 6. Wij hebben contact gehad met medewerkers van de Gemeente Haarlemmermeer en de Provincie Zuid-Holland (Dhr. G. Beijer en Dhr. J. Kootstra). Zij geven toe dat er een fout is gemaakt t.a.v. de communicatie over de voorgenomen Randweg. Wij hebben de schriftelijke reactie bijgevoegd. (zie bijlage 7).

Ons inziens zijn wij als land eigenaren niet tijdig en correct geïnformeerd over het juiste tracé van de randweg bij Zwaanshoek. Pas na de presentatie op 23.01.2018 werd voor ons duidelijk dat deze randweg over ons perceel loopt, terwijl de periode waarin de zienswijze kan worden ingediend allang gestart was, te weten 8 januari tot en met 18 februari 2018. Wij hebben als betrokken land eigenaren maar van 23.01.2017 tot 18.02.2018 de tijd gehad om ons in te lezen in het enorme dossier Duinpolderweg. Deze tijd is te kort om volledige dossierkennis op te bouwen van de MER rapportages. Wij behouden ons alle rechten voor om op een later moment tegen de MER rapportage in te gaan.

Bezwaren Randweg om Zwaanshoek

Wij hebben de volgende bezwaren wat betreft de voorgestelde Randweg om Zwaanshoek:

- Circa 3 jaar geleden is van ondergetekenden een stuk van dit perceel onteigend door de Provincie Noord Holland t.b.v. het aanleggen van een fietspad door het nieuw aangelegde park in Zwaanshoek onder strikte voorwaarden van groen en recreatie. Groot is de schok te zien dat de provincie nu een weg schetst op dit zelfde stuk grond.
- De voorgenomen weg zal het machinaal bewerken van ons perceel bemoeilijken.
- Het realiseren van de Duinpolderweg is een regionaal probleem van 2 provincies. De verkeersoverlast in de dorpskern van Zwaanshoek is een lokaal probleem. In hoeverre gaat de provincie over een lokaal verkeersprobleem?
- De aanleg van de Noordelijke Randweg bij Zwaanshoek is ons inziens niet noodzakelijk. Het realiseren van de Duinpolderweg leidt hoogst waarschijnlijk tot een aanzienlijke vermindering van het verkeer door Zwaanshoek. Kortom, welk probleem bestaat er nog in Zwaanshoek wanneer de Duinpolderweg gerealiseerd is? Is het niet noodzakelijk dat na het realiseren van de Duinpolderweg opnieuw metingen worden uitgevoerd om te bepalen of er in Zwaanshoek nog maatregelen getroffen moeten worden?
- Als er al een probleem blijft bestaan wordt deze door de randweg ons inziens verplaatst van de kern van Zwaanshoek (gemeente Haarlemmermeer) naar Bennebroek (gemeente Bloemendaal). Naar een weg, de Meerweg, welke in de huidige situatie al niet geschikt is voor het aantal verkeersbewegingen per 24 uur. Kan de Meerweg in Bennebroek het extra verkeer van de voorgenomen Randweg Zwaanshoek erbij hebben? Zorgt verkeerstoename op de Meerweg niet voor opstoppen ter hoogte van de brug over de ringvaart met alle (gezondheid)consequenties van dien? Ook het verkeer op een deel van de Spieringweg in Zwaanshoek zal toenemen. Alsmede het verkeer op de Bennebroekerdijk ten Noorden van de brug over de Ringvaart. Wat is het effect van het realiseren van een randweg op het doorgaand en afslaand verkeer op de Bennebroekerdijk en de Spieringweg? Daarnaast is in het plan niet zichtbaar hoe op- en afritten bij deze randweg gerealiseerd worden op de Bennebroekerdijk en de Spieringweg, waarbij de doorstroming van verkeer en veiligheid gewaarborgd is?
- In hoeverre heeft het realiseren van een Randweg om Zwaanshoek een aanzuigende werking op doorgaand verkeer waardoor de verkeersdruk op andere plekken, zoals Bennebroek en Heemstede, vergroot wordt? Hierbij voorzien wij als groot knelpunt de brug over de Bennebroekerdijk in Zwaanshoek en Meerweg in Bennebroek. Wachtend

verkeer zal voor deze brug toenemen en voor overlast zorgen voor andere weggebruikers en bewoners.

- Wat wij niet goed kunnen inzien in de beschikbare rapporten is waarom de Provincies Zuid- en Noord Holland een verkeersprobleem in Zwaanshoek willen aanpakken dat in feite een aangelegenheid is tussen de gemeenten Bloemendaal en Haarlemmermeer. De provincie treedt hier ons inziens in de autonomie van deze twee Gemeenten. Het zijn toch de betrokken gemeenteraden van de twee gemeenten welke beslissen over een lokale (rand)weg en de financiering ervan. Niet de provincies? Is de provincie bevoegd voor het oplossen van een lokaal probleem?
- Hoe kan het dat de Randweg om Zwaanshoek uit het Mobiliteitsfonds wordt bekostigd, aangezien het verkeersprobleem in Zwaanshoek geen regionaal of provinciaal probleem betreft?
- In de rapportages welke te vinden zijn op de site van de provincie lezen wij geen helder bewijs van nut en noodzaak van deze Randweg. Ons inziens wordt het lokale verkeersprobleem in Zwaanshoek, te weten verkeer op de Bennebroekerweg, met deze randweg verplaatst, niet opgelost. Daarnaast is eind 2017 de Bennebroekerweg in Zwaanshoek opnieuw ingericht met als doel het verkeer gelijkmatiger en veiliger door Zwaanshoek te laten rijden en het gebruiken van deze weg voor doorgaand verkeer te ontmoedigen. Nodigt het realiseren van een Randweg juist niet doorgaand verkeer uit deze route te gebruiken? Is het effect van het aanpassen van de Bennebroekerweg al geëvalueerd. Wat zijn de resultaten van deze aanpassingen?
Als automobilist ervaren wij een grote vermindering in drukte op de Bennebroekerweg sinds de gemaakte aanpassingen. Zijn verkeersmetingen van voor- en na de aanpassingen reeds bekend?
- Het afsluiten van een deel van de Bennebroekerdijk is in strijd met het doel van de voorkeursvariant: doorstroming van het autoverkeer.
Wanneer de dijk wordt afgesloten voor doorgaand verkeer vrezen wij voor toename van drukte op andere plekken en zal verkeer naar bepaalde bestemmingen twee maal door Zwaanshoek moeten rijden om de bestemming te bereiken.
Een voorbeeld: een bewoner uit Bennebroek of Heemstede wil tuincentrum Global Garden bezoeken. Deze bewoner zal de volgende route moeten rijden: Randweg om Zwaanshoek > Spieringweg > Bennebroekerweg > naar de Dijk richting Global Garden. Hierdoor rijdt de automobilist 2 maal door Zwaanshoek, rijdt deze meer meters, ontstaat er meer overlast en meer uitstoot van uitlaatgassen. Dit is geen oplossing van het probleem, maar het verplaatsen en wellicht vergroten van het probleem.
Is er onderzoek gedaan naar het effect op de verkeersstroom door het afsluiten van de Bennebroekerdijk?
Een recent voorbeeld van een afsluiting zonder succes is het afsluiten van de Waddenweg in Hoofddorp middels een bus-sluits. In deze situatie is met ook teruggekomen op het besluit de weg af te sluiten.
- In de voorkeursvariant is geen rekening gehouden met de concrete bouwplannen ten noorden van Zwaanshoek zoals bekend bij de Gemeente Haarlemmermeer. Dit betreft circa 5000 woningen.
Het tracé van de Randweg zoals nu getekend voorziet niet in het ontsluiten van de woonwijken welke tussen Zwaanshoek en de Cruquius gerealiseerd worden. Een tracé in meer Noordelijke Richting voorziet wellicht beter in het ontsluiten van deze nieuwe woonwijken. Is het niet verstandiger om de plannen voor de nieuwbouw wijken richting Cruquius concreet te maken en vervolgens te kijken welke infrastructuur gerealiseerd moet worden voor deze wijken?
- De Randweg doorsnijdt het park in Zwaanshoek welke zeer recent is ingericht als natuur en- recreatie gebied.
Met oog op bovenstaande nieuwbouwplannen is het behouden van dit park voor zowel de dieren en het groen, als voor de mensen welke er kunnen recreëren van groot belang.

Zowel voor de bewoners van Zwaanshoek als de toekomstige bewoners in de nieuwbouwwijken.

Onze vraag: waarom wordt ervoor gekozen een weg in een park aan te leggen als er op het akkerland, welke voornamelijk in het bezit zijn van woningbouw coöperaties, ruimte is voor een weg, zodat het park behouden kan worden?

- De voorgestelde randweg snijdt een deel van de Hanepoel af van de dorpskern van Zwaanshoek. Het werkelijke einde van de Hanepoel ligt noordelijker dan de kruising door de Randweg in het schetsontwerp. Dit is in strijd met het uitgangspunt van de provincie: "de Duinpolderweg of andere verbindingswegen zo ver mogelijk bij de bebouwing vandaan te projecteren". Het is voor de projectgroep van belang om ter plaatse de situatie op de Hanepoel te bekijken, daar er een wezenlijk verschil is in de werkelijke situatie en het beeld van Google Maps. De Hanepoel lijkt op Google Maps over te gaan in de Bennebroekerdijk, dit is echter niet de realiteit. De Hanepoel eindigt niet in een andere weg maar in een sloot. Zie bijlage 3, foto huidige situatie.

Ons verzoek

Wij verzoeken u op grond van het bovenstaande het volgende:

- De plannen voor de voorgenomen Randweg bij Zwaanshoek niet verder uit te werken maar af te blazen.
- Indien doorgedaan wordt met het uitwerken van de plannen voor een Randweg er bewijs komt van nut en noodzaak van deze weg. Wij willen antwoord op de vraag of de randweg om Zwaanshoek noodzakelijk is, wanneer de Duinpolderweg gerealiseerd is en wat het effect is van de reeds gerealiseerde wijzigingen op de oude Bennebroekerweg in Zwaanshoek.
- Geen afsluiting van de Dijk, zodat doorstroming van verkeer gehandhaafd blijft en er een betere verdeling van de verkeersstroom is.
- In onze ogen is een andere optie het gebruiken van de bestaande rondweg Bennebroekerdijk, in combinatie met het maken van een kleine randweg achter het bedrijven terrein achter de woonboulevard de Cruquius. Deze Randweg zal minder verkeersoverlast hebben voor omwonenden. Wellicht is deze optie ook goedkoper omdat er in grote mate gebruik gemaakt wordt van de bestaande infrastructuur.
- Wij willen bewijs van nut en noodzaak over de positionering van de voorgenomen weg over ons perceel achter Hanepoel 109.
Ons inziens is er op andere plekken tussen Zwaanshoek en de Cruquius meer plek voor het realiseren van een weg en het realiseren van adequate aansluitingen op de Bennebroekerdijk en Spieringweg.
- Wanneer er daadwerkelijk gekozen wordt voor een Randweg om Zwaanshoek er een andere ligging, noordelijker, buiten het dorp, en buiten het park wordt gepland, rekening houdend met de nieuw te bouwen woningen ten noorden van Zwaanshoek.
 - Geen doorkruising van de Hanepoel door een nieuwe en drukke weg.
 - Geen 60 km weg maar 30km weg, zodat er minder last is van geluid, uitlaatgassen en de route veiliger is, net zoals de huidige Bennebroekerweg.
- Wanneer er op een later tijdstip overgegaan wordt op nadere detaillering wensen wij als omwonenden betrokken te worden en tijdig en correct geïnformeerd te worden.
- Een rectificatie en excuus over eerdere communicatie (zie brief kenmerk 1031782/1031786 van de Gedeputeerde Staten van de provincies Zuid- en Noord-Holland), aan alle bewoners van Zwaanshoek, met hierin de juiste tekening van de voorgestelde weg. Een bijeenkomst in het dorps huis kan bijdragen aan het adequaat informeren van de burgers. Een verlenging van de zienswijze termijn draagt bij aan eerlijke kansen voor alle mensen die een zienswijze willen indienen.

Onze zienswijze ontvangt u in tweevoud, per post en per e-mail, om er zeker van te zijn dat deze u op tijd bereikt. Wij gaan er van uit dat u ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt. Wij ontvangen graag een ontvangstbevestiging van u.

In afwachting van uw reactie.

Hoogachtend,

[Redacted signature]



c.c.

- De Vos en Partners Advocaten

Bijlagen:

- 1) Machting
- 2) Kadaster tekening perceel
- 3) Foto huidige situatie noordzijde Hanepoel Zwaanshoek
- 4) Brief (kenmerk 1031782/1031786)
- 5) Tekening Gepubliceerd op de website: 18.01.2018
- 6) Tekening gepresenteerd op de inloopbijeenkomst 23.01.2018 te Noordwijkerhout
- 7) E-mail Dhr. J. Kootstra

Machtiging Indianen Zienwijze Planstudie Duinpolderweg

Hierbij machtigen dhr. [redacted]
zienwijze in te dienen betreffende de planstudie Duinpolderweg.

[redacted]
Plaats: [redacted]

Datum: 16-2-2018

Handtekening: [redacted]

[redacted]
Plaats: [redacted]

Datum: 16-2-2018

Handtekening: [redacted]

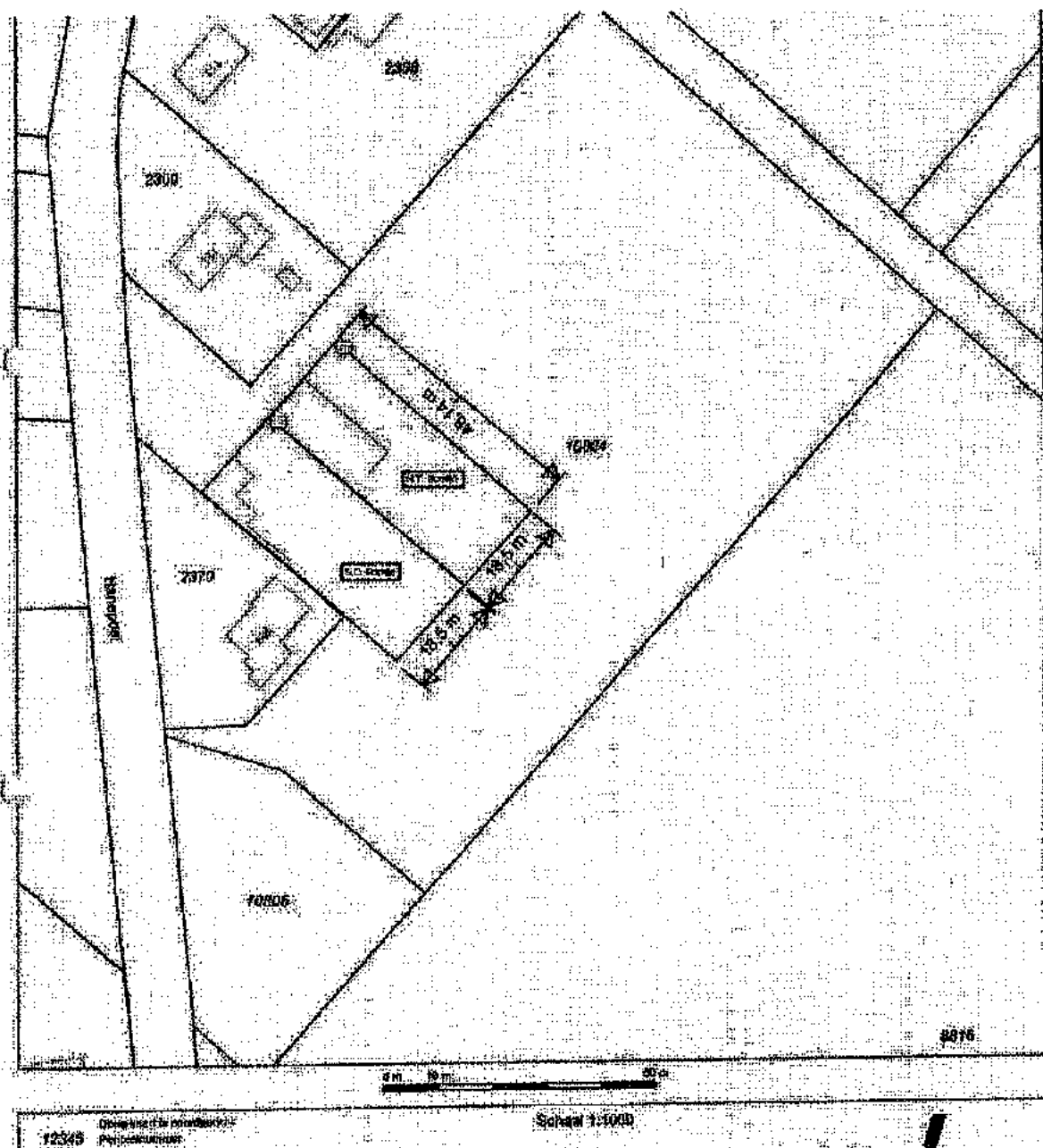
[redacted]
Plaats: [redacted]

Datum: 16-2-2018

Handtekening: [redacted]

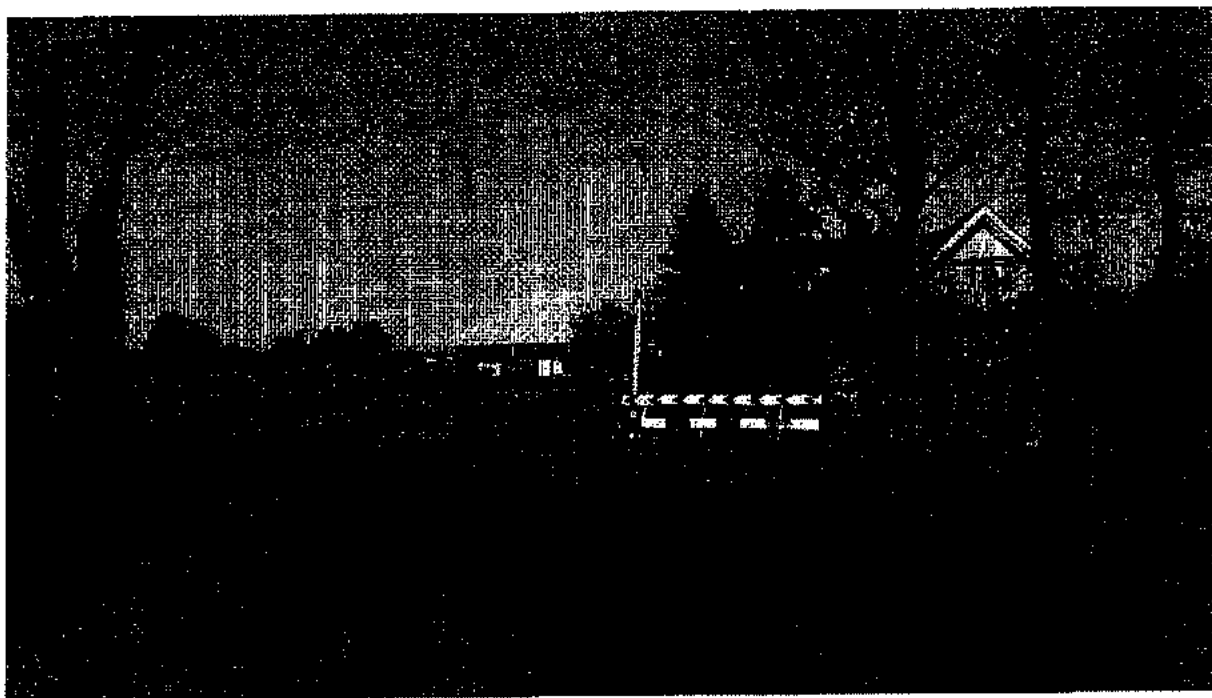
BIJLAGE 2

Informatie Kadaster, perceel nummer 10804.



BIJLAGE 3

Foto huidige situatie Noordeinde van de Hanepoel in Zwaanshoek. De Hanepoel eindigt in een sloot niet in een weg zoals weergegeven op Google Maps.



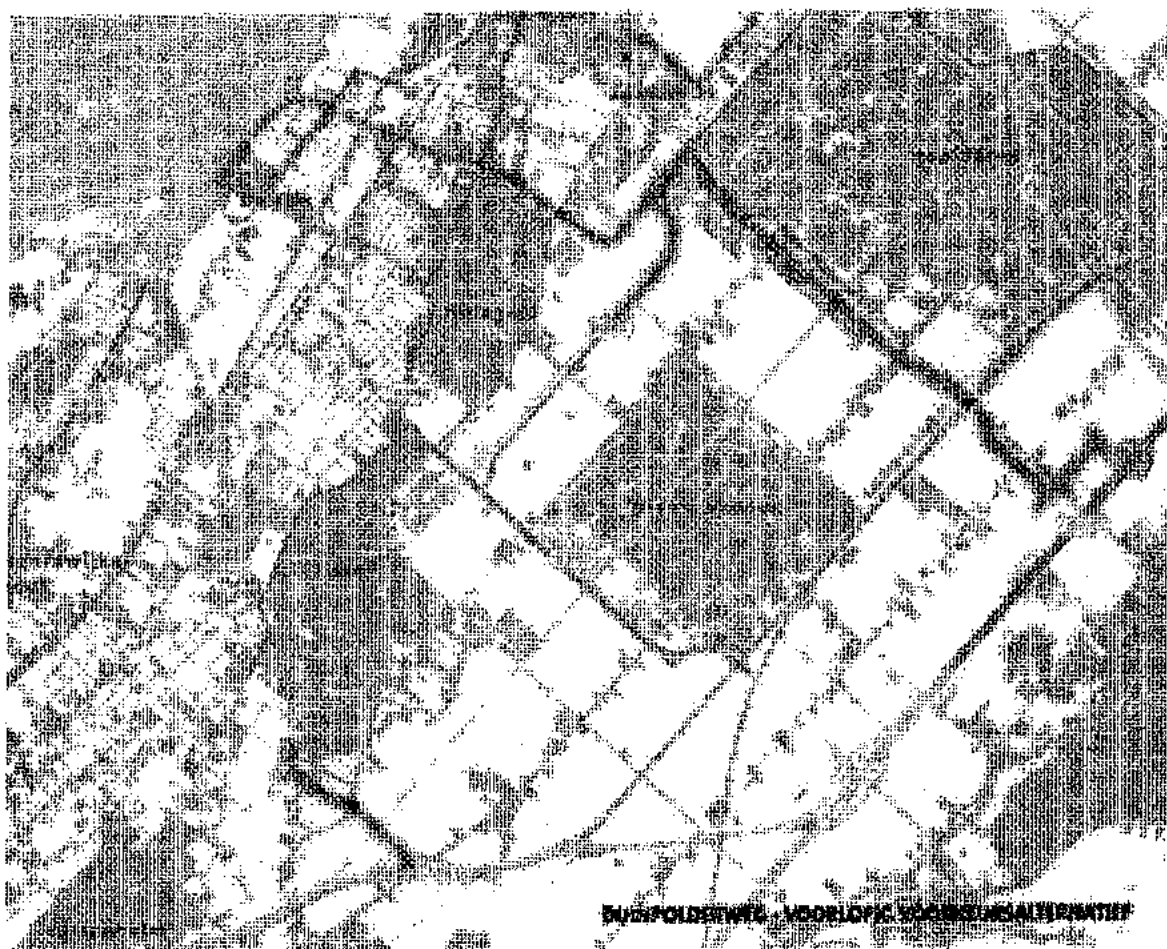
BIJLAGE 4

Bron:

Brief (kenmerk 1031782/1031786) van de Gedeputeerde Staten van de provincies Zuid- en Noord-Holland

Voorlopig voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief bestaat in grote lijnen uit: het upgraden van de Nieuwe Bennebroekerweg in de Haarlemmermeer tussen rijksweg A4 en de N205 tot 2x2 rijstroken, een nieuwe verbinding van 2x1 rijstroken tussen de N205 en de N206, een nieuwe verbinding tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg bij Zwaanshoek en een nieuwe verbinding tussen rijksweg A44 en Lisse. Mogelijk wordt de verbinding in de toekomst doorgetrokken tot aan de N206.



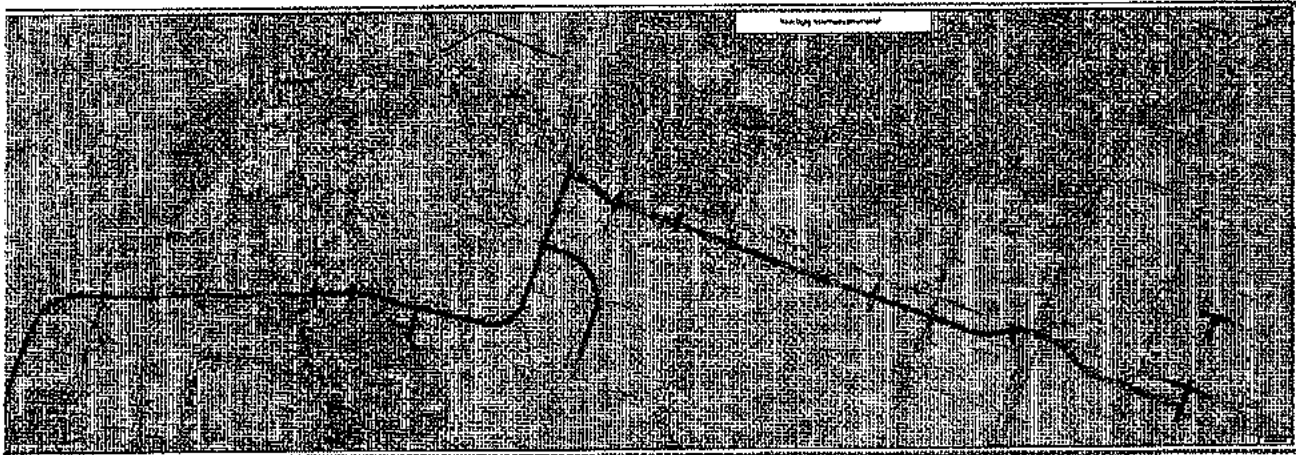
BUZFOLENDING - VOORLOPIG VOORKEURSAALTERNATIEF

BIJLAGE 5

Bron:

https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Projecten_verkeer_en_vervoer/Duinpolderweg/Voorlopig_voorkeursalternatief

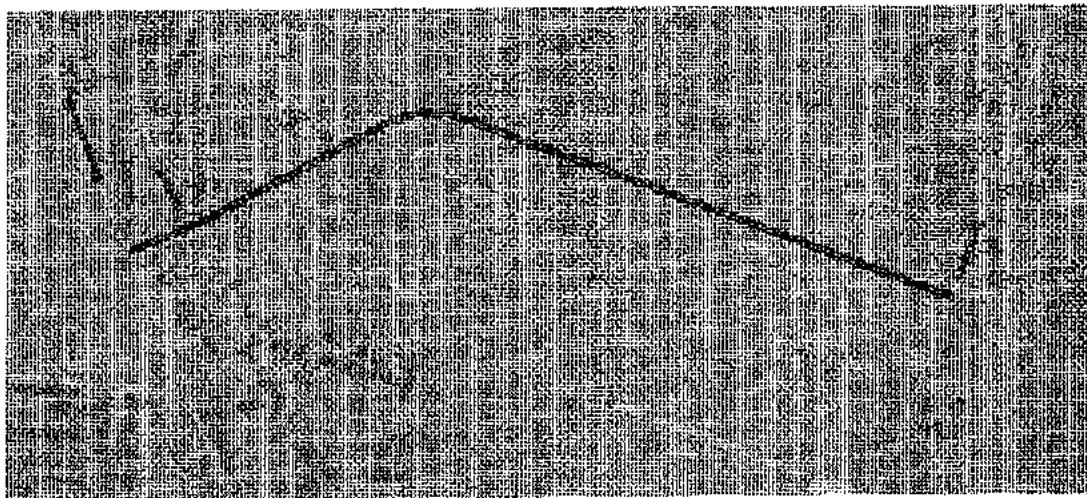
Gepubliceerd op de website: 18.01.2018



BIJLAGE 6

https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Projecten_verkeer_en_vervoer/Duinpolderweg/Mediaattheek_Duinpolderweg/Afbeeldingen/Voorlopig_voorkeursalternatief_Duinpolderweg.std?display=inline

Gepresenteerd op de inloopbijeenkomst 23.01.2018 te Noordwijkerhout.



BIJLAGE 7

Van: info-duinpolderweg <info-duinpolderweg@noord-holland.nl>

Verzonden: maandag 29 januari 2018 21:05

Aan: monica piepers

CC: g.beijer@haarlemmermeer.nl

Onderwerp: RE: Vragen over schetsontwerp randweg bij zwaanshoek

Geachte mevrouw Piepers,

Via dit bericht bevestig ik wat we vanmiddag telefonisch bespraken naar aanleiding van uw vragen over de juistheid van het getoonde kaartmateriaal.

Er zijn twee soorten alternatievenkaarten:

1. Kaarten op schetsontwerpniveau. Dit zijn gedetailleerde kaarten waar de exacte ligging van het tracé ten opzichte van de omgeving op is af te lezen. Deze kaarten zijn van alle alternatieven gemaakt aan het begin van de studie (voorjaar 2017). Deze bestanden zijn groot en niet leesbaar weer te geven op een A4. Dit zijn de grote kaarten die op tafel lagen tijdens de inloopbijeenkomst van 23 januari.
2. Kaarten op een grover schaalniveau. Dit zijn de kaartjes die we in het hoofdrapport van de MER hebben gebruikt, maar bijvoorbeeld ook in de brief aan de bewoners (grijs-witte achtergrond). Dit zijn toegankelijke plaatjes waar het hele tracé in één oogopslag op is af te lezen. Ze zijn afgeleid van het schetsontwerp. Voor het bepalen van de exacte ligging ten opzichte van woningen of bedrijven zijn deze niet geschikt.

U heeft terecht geconstateerd dat de ligging van de randweg Zwaanshoek op beide kaarten iets van elkaar verschilt. Als je het grove kaartje (2) vergroot, dan kun je daaruit aflezen dat de weg net in het park loopt, tegen de begraafplaats aan. De juiste ligging van de weg is aan de rand van het eerste landbouwperceel, tegen de rand van het park aan. Hoewel kaart 2 dus niet bedoeld is om de exacte ligging te bepalen, begrijpen wij dat men dit toch doet en dat hieruit onduidelijkheid ontstaat. Dat was niet onze bedoeling uiteraard, waarvoor excuses. Er is dus ook geen sprake van een wijziging van de ligging gedurende het onderzoek of na de besluitvorming. Onderstaande uitsnede uit de gedetailleerde kaart (1) geeft de ligging weer die Gedeputeerde Staten van beide provincies op 19 december 2017 hebben vastgesteld. Naast het toegankelijke kaartje van het voorkeursalternatief (2) heeft ook het gedetailleerde schetsontwerp (1) op de website gestaan. Omdat dit niet voor iedereen makkelijk te vinden was, is het schetsontwerp van het voorlopig voorkeursalternatief anderhalve week geleden nog een keer extra toegevoegd aan de website op een makkelijk vindbare plaats.

Voor de volledigheid vermeld ik hierbij nog dat bovenstaande weg onderdeel is van het voorlopige voorkeursalternatief. We verwachten dat beide provincies deze zomer het definitieve voorkeursalternatief vaststellen. Daarna start de volgende fase waarin het alternatief gedetailleerd wordt uitgewerkt. Hier zullen grondeigenaren en omwonenden (bedrijven/burgers) bij worden betrokken. De ligging kan dus nog iets wijzigen. Het is dus belangrijk dat, wanneer u invloed wilt uitoefenen op de ligging van de weg, u een zienswijze indient. Dit kan tot en met 18 februari.

Ik hoop dat ik uw vragen hiermee voldoende heb beantwoord.

Met vriendelijke groet,

dhr. J. (Jelle) Kootstra

Projectteam Duinpolderweg

T 06 21 85 33 90

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

U kunt van 8 januari tot en met 18 februari 2018 uw inspraakreactie (zienswijze) indienen op de resultaten van de planstudie en het voorlopig voorkeursalternatief voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer- en IJ-streek, ook bekend als Duinpolderweg.

U kunt uw zienswijze ook indienen op de website van de provincie Noord-Holland.

Heeft u nog vragen? Mailt u deze dan naar info-duinpolderweg@noord-holland.nl.

Naam:

Organisatie:

Postadres: Huisnr.

Postcode: Plaats:

E-mailadres:

Telefoonnummer:

Datum:

Zienswijze:

Geachte heer/mevrouw,

In de bijlage van dit formulier treft onze inspraakreactie betreffende de Planstudie Duinpolderweg, gericht op het tracé Randweg bij Zwaanshoek.

U ontvangt onze zienswijze ook per post.

In afwachting van uw reactie.

Hoogachtend,



Bijlage:

Bijlage:

Bijlage:

per post

Provincie Noord-Holland,
t.a.v. Mw. R. Luchtenburg,
1030959/zienswijze planstudie Duinpolderweg
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Naam: [REDACTED]
Adres: [REDACTED]
[REDACTED] Zwaanshoek
[REDACTED]

INGEKOMEN 19 FEB. 2018

per mail info-duinpolderweg@noord-holland.nl

Datum: 16 februari 2018

ZIENSWIJZE

Geachte Gedeputeerden,

Hierbij dienen wij een zienswijze in naar aanleiding van de uitkomsten van de Planstudie/ Milieu Effect Rapport (MER) en het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg.

Wij maken bezwaar tegen het gekozen voorlopig voorkeursalternatief, met name betreffende de zogenaamde Randweg Zwaanshoek

Tijdens de inloopbijeenkomst van 23 januari 2018 over de Duinpolderweg werd middels een aldaar aanwezige schets VOOR HET EERST MEER GEDETAILLEERD de beoogde locatie van de weg door het park aan de Hanepoel in Zwaanshoek zichtbaar.

Nota bene; Tot en met 18 februari 2018 is er gelegenheid tot het indienen van een zienswijze. Alleen het aanbieden van zo'n korte tijdsspanne voor het indienen van een zienswijze is al reden voor het indienen van een zienswijze met het verzoek betrokkenen een redelijke termijn te bieden om gedegen onderzoek te doen en gemotiveerd bezwaar te maken.

Belanghebbende

Wij zijn eigenaren van het kadastrale perceel Gemeente Haarlemmermeer sectie AD nummer 11657, gelegen nabij de woningen/percelen Hanepoel 109 en Hanepoel 111 ter Zwaanshoek. De beoogde Randweg Zwaanshoek (exact tracé niet bekend) Zwaanshoek loopt ofwel over ons grondperceel, danwel grenst nagenoeg aan dit perceel.

1) bezwaar Randweg Zwaanshoek algemeen:

Aanzuigende werking; verkeerstoename Bennebroekerbrug, Bennebroek centrum

Deze Randweg zal, vanwege haar te verwachten doorstroming, een aanzuigende werking hebben op verkeer dat vanuit de Haarlemmermeer (en Schiphol) de Bollenstreekdorpen (en kuststreek) wenst te bereiken; vise versa.

Hierdoor zal het in het centrum van Bennebroek nog drukker worden met doorgaand verkeer dan het nu al is. De Randweg zal bijdragen aan een nog zwaardere verkeers belasting van de Bennebroekerbrug en de Meerweg (Bennebroekerlaan en Zwarteweg) in Bennebroek.

De smalle brug over de ringvaart van Bennebroek naar Zwaanshoek is daarbij al jaren een knelpunt. Verdere verkeerstoename zal zorgen voor levens gevaarlijke situaties voor fietsers en wandelaars, met name kinderen en ouderen. In het bijzonder ook te gelden voor het naar schoolgaande verkeer uit Zwaanshoek en omstreken voor de scholen in Bennebroek, Heemstede en Haarlem. Zowel heengaan als terugkomend. Zo ook heeft te gelden voor jeugd welke de sportaccommodaties bezoekt aan Het Rottegat te Bennebroek.

Door het toenemende verkeer zal er een lange rij wachtende auto's staan bij de verkeerslichten van Bennebroek naar Zwaanshoek (alsdan links afslaand over de brug) waardoor het wachtende verkeer op de Meerweg in Bennebroek nog verder opstroopt. . Op de Meerweg in Bennebroek is al zeer beperkt ruimte voor niet gemotoriseerd verkeer om veilig zijn weg te kunnen vinden. Dit zal door de toename van het verkeer alleen nog maar slechter worden. Daarbij komt nog eens dat de wachtende rij auto's voor de huizen aan de Meerweg in Bennebroek veel zal stilstaan en fijn stof zal uitstoten, geluidshinder zal veroorzaken, uitlaatgassen zal uitstoten, en dit zal invloed hebben op de volksgezondheid.

Ook de Herenweg van Heemstede naar Bennebroek zal extra verkeersdrukte ondergaan bij een verkeer aanzuigende werking bij Zwaanshoek.

Voorts zal een verkeerstoename ontstaan op de kruising Meerweg / Binnenweg /Schoollaan. Ook hier heeft te gelden dat op de smalle Meerweg niet gemotoriseerd verkeer beknelde staat tussen voor verkeerslicht wachtende auto's en waterkant Bennebroekervaart. Nu al een gevaarlijke situatie, straks dan een onhoudbare situatie.

Samenhang recente verkeersaanpassingen Bennebroekerweg Zwaanshoek

Om het verkeer gelijkmatig en meer veilig door het dorp Zwaanshoek te laten rijden is ter hoogte van Zwaanshoek de Bennebroekerweg in het afgelopen jaar (2017) opgeknapt voor ruim € 800.000.

Wethouder Reneman ; " *Gemeente heeft o.a. via internet gepeild wat de inwoners van Zwaanshoek precies wilden met de Bennebroekerweg. ; de meningen waren verdeeld ; sommige Zwaanshoekers wilden maatregelen nemen tegen de overlast, anderen juist niet* "

Drempels zijn op verzoek van bewoners verwijderd, Hierdoor is er een zeer gelijkmatige doorstroom Zwaanshoek/Bennebroek (Vogelenzang) v.v. bereikt, zonder noemenswaardig sluipverkeer richting overige Bollenstreekdorpen (en kustgebied) in westelijke richting [en richting Haarlemmermeer en Schiphol in oostelijke richting].

De aanpassingen, met versmallingen en bochten, beogen Bennebroekerweg.

Bennebroekerdijk/Ringvaart, Ringvaartbrug te Zwaanshoek en Meerweg/Bennebroekerlaan te Bennebroek van doorgaand verkeer te ontlasten.

De thans beoogde Randweg draagt, zeker wat betreft het bereiken van de overige Bollenstreekdorpen via het de dorpskern van Bennebroek), juist bij aan het tegengestelde, namelijk een uitnodiging om via een doorstromende Randweg de Ringvaartbrug en Bennebroek (maar ook Vogelenzang, De Zilk, Noordwijkerhout etc.) te bereiken.

Een eerst de ontwikkelingen van deze kostbare wegaanpassingen om de dorpskern van Zwaanshoek te ontlasten afwachten, en eerst daarna verder besluitvorming introduceren, lijkt een passend en rationeel alternatief.

Samenhang met woningbouw tussen Zwaanshoek en Cruquius; Haarlemmermeer West

Het aanleggen van de Randweg Zwaanshoek, nog voordat duidelijkheid is over de invulling van de nieuwbouw Ringvaartparels/Cruquius/Zwaanshoek, is een ondoordacht vooruit lopen voor de troepen.

Bepaald voor de hand liggend is dat de te realiseren nieuwbouw aldaar over diverse ontsluitingen dient te beschikken, en op de Bennebroekerdijk/Ringvaart, en/of op de Spieringweg. Een nadere beeldvorming over de structuren in deze nieuwbouw, alvorens reeds thans tot besluitvorming over weg tracés te komen, is logisch en zinvol. Een minder doordachte noodoplossing in het kader van de ontwikkeling van de Duinploderweg weegt niet op tegen een weloverwogen oplossing passend in het groter geheel van de verdere ontwikkeling van de Haarlemmermeer.

Wij citeren NOG Beter 2.-; Update mei 2016 blz. 25 onder punt 5 De Randweg Zwaanshoek.

De Randweg Zwaanshoek is een bypass tussen de Cruquiusdijk [bedoeld zal zijn Bennebroekerdijk tussen Zwaanshoek en Cruquius] en de Spieringweg (i.c.m. het afsluiten van de Ringvaartdijk [bedoeld zal zijn Bennebroekerdijk/Ringvaart ter hoogte van Zwaanshoek] ten zuiden van de Bennebroekerbrug), waardoor verkeer vanuit Bennebroek niet meer door de dorpskern Zwaanshoek kan rijden. De exacte locatie van deze bypass moet nader worden bepaald, mede in relatie tot de exacte ligging en omvang van de geplande Parel-nieuwbouw.

Omtrent de exacte ligging en omvang van de Parel-nieuwbouw (Ringvaartparel Zwaanshoek) is nog nadere besluitvorming te nemen. Om dan daarop vooruitlopend thans al besluitvorming te effectueren over deze gedachte nieuwe Randweg, tevens beoogde toekomstige ontsluitingsweg Ringvaartparel Zwaanshoek, is volstagen onlogisch.

Nog meer asfalt in de Haarlemmermeer

De aanleg van de Randweg gedeeltelijk door een natuurgebied in ontwikkeling ziet toe op een nog verdere aantasting van het leefmilieu voor mens en dier.

Meer te prefereren valt een meer efficiënt gebruik van het bestaand wegennet, waar bijvoorbeeld de recente herinrichting van de Bennebroekerweg ter hoogte van de dorpskern Zwaanshoek een prachtig voorbeeld van is.

De aanleg van een oost west verbinding tussen N 205 en/of Spieringweg naar Bennebroekerdijk/Ringvaart, slecht enkele honderden meters gelegen naast de thans bestaande (en recent zelfs vernieuwde) Bennebroekerweg die daar al in voorziet, kwalificeert zich als onnodig en natuuronvriendelijk.

Voorgestelde bypass niet nader onderzocht

Ons bereikte, via via, na berichtgeving van afgelopen december, berichtgeving over de voorgenoemde zogenaamde bypass weg. Een volslagen verrassing daar, voor zover ons bekend, het beoogde Duinpoldertracé dit gedeelte van Zwaanshoek nimmer heeft betroffen. Naspeuring leidde naar het aan de Duinpolderweg gerelateerde document NOG Beter 2.0, update mei 2016, waarin nog is vermeld dat het tracé van zo'n zogenaamde bypassweg nog nadere bepaling behoeft.

Blz 25 De exacte locatie van deze bypass moet nader worden bepaald, mede in relatie tot de exacte ligging en omvang van de geplande Parel-nieuwbouw.

Ons is niet bekend van enig gedegen onderzoek wat de gedachte voordelen van deze bypass doet bevestigen. Zonder zo'n onderzoek naar de wenselijkheid van zo'n weg en de gevolgen van de aanleg van zo'n weg neigt een voorstel tot goedkeuring van zo'n weg tot onbezonnen en ongefundeerde besluitvorming.

Noodzaak niet aangetoond

De noodzaak van de voorgestelde bypass, ertoe leidende dat niet de Bennebroekerweg dorpskern maar de Spieringweg dorpskern zich geconfronteerd ziet met verkeer, ontbreekt.

Wat de invloed is een aangelegde Duinpolderweg op de verkeersstromen in en rond Zwaanshoek zal nog moeten blijken. Een verkeersafname in Zwaanshoek ingevolge de betere doorstroming op de nieuwe Duinpolderweg is bepaald denkbeeldig. Om op voorhand dan een Randweg bij Zwaanshoek te projecteren/effectueren is voorbarig. De overweging van zo'n randweg dient zich normaliter aan nadat tellingen en verkeersonderzoek gedaan zijn bij een reeds bestaande Duinpolderweg.

Afsluiting Bennebroekerdijk/verplaatsing verkeer

Hoe wij ons een voorgestelde afsluiting Bennebroekerdijk moeten voorstellen komen wij in de plannen vooralsnog niet tegen. Maar vreemd genoeg al wel, het projecteren van de aanleg van een Randweg

Welzeker lijkt dat zo'n gedeeltelijke afsluiting zal leiden tot het verplaatsen van dit verkeer naar elders, zeker waar het verkeer betreft dat de Ringvaart wenst te volgen. (Cruquius naar Hillegom vise versa langs Ringvaart) Dit verkeer wordt dan voor de hand liggend via de beoogde Randweg, naar de Spieringweg (nog drukker daar !) geleid, en dan door de dorpskern/Bennebroekerweg weg retour naar Ringvaart/Bennebroekerdijk. Een groot deel van het noord/zuid v.v. verkeer wat voorheen uitsluitend de Ringvaart/Bennebroekerdijk nabij Zwaanshoek gebruikte, zal dan Randweg, Spieringweg, Bennebroekerweg door dorpskern gaan gebruiken. Ergo een verplaatsing van Bennebroekerdijk/Ringvaart naar Spieringweg en Bennebroekerweg/dorpskern.

De Randweg beoogt een afname van het verkeer in de dorpskern, maar de in samenhang daarmee gedachte afsluiting Bennebroekerdijk/Ringvaart draagt nadrukkelijk ook bij aan een toename verkeer in de dorpskern. Was daar al over nagedacht/onderzoek naar gedaan?

Tweede randweg noodzakelijk om dorpskern Zwaanshoek feitelijk te ontlasten.

Het is de aanleg van een tweede oost-west Randweg ten zuiden van de dorpskern Zwaanshoek, aangelegd van Spieringweg naar Hillegommerdijk/Ringvaart die, bij afsluiting van de Bennebroekerdijk/Ringvaart, toeziet op het NIET aanzienlijk verkeerstoename op de Bennebroekerweg/dorpskern.

Het noord-zuid verkeer vise versa langs de Ringvaart zal enerzijds afgeleid worden van Bennebroekerdijk/Ringvaart via de thans beoogde Randweg Zwaanshoek, maar zal anderzijds zijn weg naar de Ringvaart terug vinden via de Bennebroekerweg/dorpskern.

Een tweede randweg biedt oplossing. Maar of zo'n tweede Randweg ook nog in de planning staat; wij kwamen hem niet tegen.

Duinpolderweg ziet toe op regionaal verkeersprobleem

Randweg Zwaanshoek ziet toe op lokaal probleem

De Duinpolderweg beoogt te voorzien in een significante verbetering voor de oost west verbetering die toeziet op de bereikbaarheid van duin- en bollenstreek en Zuid Kennemerland.

Daarbij zal de Randweg Zwaanshoek het verkeer in de dorpskern van Zwaanshoek mogelijk doen verminderen (waarbij de vraag is hoe dan noord zuid verkeer de Bennebroekerdijk/Ringvaart weer terug moet bereiken; door de dorpskern), maar tegelijkertijd zal de nieuwe Randweg de verkeersdrukte in het dorp Bennebroek doen toenemen. Daarmee wordt een probleem verplaatst, maar wordt geen probleem opgelost. Het betreft hier overigens lokale verkeersproblemen in Haarlemmermeer en Bloemendaal/Heemstede.

Het is de vraag of gedachte oplossingen voor lokale verkeersproblematiek betaald kunnen/mogen worden uit landelijke- en/of provinciale overheidsgelden, danwel dat omringende Gemeenten hun gelden willen aanwenden voor verkeersproblematiek elders, waarbij de oplossing ter plekke er vermoedelijk toe bijdraagt dat de meebetalende Gemeente zichzelf geconfronteerd zullen gaan zien met het aandienen van diezelfde problematiek.

Welke toegevoegde waarde resulteert er voor de betrokken provincies als een lokaal verkeersprobleem wordt opgelost en welke prioriteiten stellen provincies bij het oplossen van lokale verkeersproblemen. Het aantal dorpen en steden met verkeershinder in de dorpskern is talloos, en wat is de reden voor prioriteit bij Zwaanshoek.

Een vraagteken waardig, zeker nu de Bennebroekerdijk ter hoogte van de dorpskern recent voor ruim € 800.000 werd gerenoveerd.

Niet goed valt in te zien waarom provincies Noord - en Zuid Holland wensen te interveniëren in een verkeersprobleem wat eigenlijk alleen Haarlemmermeer en Bennebroek/Bloemendaal betreft.

NB; Vraag is zelfs of Gemeente Haarlemmermeer dorpskern Zwaanshoek eigenlijk wel als een probleem aanmerkt na 1 realisatie van de aanleg van de Duinpolderweg en na 2 de recente ingrijpende recente renovatie aan de Bennebroekerweg ter hoogte dorpskern.

Bevreemdend is dat in casu Provincie lijkt te dicteren hoe Gemeenten (mobiliteitsfonds) hun financiën dienen aan te wenden.

Geluidshinder

Nog voor de aanleg van een weg dient een beslist te worden over eventueel gevolgen van geluidshinder. Metingen van geluidsbelasting ten gevolge van de aan te leggen weg, zowel voor wat betreft woningen als voor wat betreft aanpalend/deels doorkruisd natuurgebied, zijn ons niet bekend.

2) bezwaar Randweg Zwaanshoek tegen het gedachte tracé

Voorgesteld tracé niet nader onderzocht

Ons bereikte, via via na berichtgeving van afgelopen december, berichtgeving over de voorgenoemde zogenaamde bypass weg. Een volslagen verrassing daar, voor zover ons bekend, het beoogde Duinpoldertracé dit gedeelte van Zwaanshoek nimmer heeft betroffen. Naspeuring leidde naar het aan de Duinpolderweg gerelateerde document NOG Beter 2.0, update mei 2016, waarin nog is vermeld dat het tracé van zo'n zogenaamde bypassweg nog nadere bepaling behoeft.

Blz 25 De exacte locatie van deze bypass moet nader worden bepaald, mede in relatie tot de exacte ligging en omvang van de geplande Parel-nieuwbouw.

Ons is noch bekend van enig gedegen onderzoek wat de gedachte voordelen van deze bypass doet bevestigen, noch van enig onderzoek wat het thans gekozen tracé rechtvaardigt. Zonder zo'n onderzoek naar de wenselijkheid van zo'n weg en de gevolgen van de aanleg van zo'n weg en het voor deze weg te volgen tracé (in samenhang met verdere ontwikkeling in de omgeving) leidt een voorstel tot goedkeuring van zo'n weg tot onbezonnen en ongefundeerde besluitvorming.

Extra kruising Randweg en Hanepoel

De beoogde Randweg kruist thans de Hanepoel(weg). Dit terwijl de Hanepoel(weg) circa honderd meter meer noordelijk eindigt.

Wij merken op de op Google Maps in het verlengde van de Hanepoel in noordelijke richting doorgetrokken Bennebroekerdijk feitelijk niet existeert.

Alternatief 3.0 Tracé meer ten Noorden van het thans beoogde tracé

Hoofddoelstelling 2 bij de Duinpolderwegplannen is *het verminderen van verkeershinder in de leefomgeving*.

Een tracé voor de Randweg meer naar het noorden gelegen ziet erop toe dat de Randweg NIET over een kruising met Hanepoel dient te beschikken. Dit zal enerzijds een kostbare en overigens niet ongevaarlijk !! kruising voor deze nieuwe weg voorkomen, alsook bijdragen aan verbetering van de doorstroming op deze Randweg. Het gebruik van de Randweg lijkt voorbehouden aan gemotoriseerd verkeer, dus het kleine stukje omrijden valt niet zwaar.

Bijkomend voordeel is dat de Randweg alsdan uitsluitend agrarische grond doorkruist en niet het bos/park wat thans in aangroei is op de locatie van het voorgestelde tracé.

De Randweg loopt dan ook verder weg van de bebouwing Zwaanshoek (en elke andere bebouwing) , waardoor hinder als fijnstof, geluid, geur, straatverlichting, koplampstraling en bederven uitzicht zich niet manifesteren.

LET OP

Wij merken op dat bestudering van zo'n alternatief meer noordelijk tracé schreeuwt om een waarneming ter plaatse. Een beoordeling uitsluitend van achter het bureau zou tot verkeerde conclusies leiden.

*Bezien wij Google maps, dan geeft dit de indruk dat de Hanepoel(weg) in noordelijke richting doorlopend overgaat in een weg aangegeven met de naam Bennebroekerdijk. Deze met deze naam aangegeven weg sluit dan, op Google maps en satelliet, ruim 1 kilometer naar het noorden weer aan op de Ringvaart(aldaar ook Bennebroekerdijk geheten) Dit betreft **GEEN** weg !, maar een vaart/sloot !*

*De Hanepoel gaat aan haar noordelijk eind **NIET** over in een verder lopende weg , maar eindigt in een zogenaamde T splitsing, met aan de noordzijde een beperkte oprit naar het terrein van het aldaar gesitueerde bollenbedrijf P.J.G. van Haaster en Zn. (Bennebroekerdijk 96)
Aan de noordzijde van voornoemd bollenbedrijf treffen we tussen Spieringweg en Ringvaart/Bennebroekerdijk uitsluitend **agrarisch** terrein.*

Alternatief 3.1 Tracé gedeeltelijk meer ten Noorden van het thans beoogde tracé

Zou een tracé meer noordelijk gelegen voor de gehele Randweg geen gehoor vinden, geven wij een tracé in overweging waarbij dan het westelijk gedeelte van de Randweg niet in westelijke richting buigt, maar in noord westelijke richting. Dus de aansluiting op Ringvaart/Bennebroekerdijk enkele honderden meters meer naar het noorden, zodat Zwaanshoekse bos en natuurgebied gespaard blijven en een kruising randweg/Hanepoel niet nodig is.

Zowel alternatief 3.0 als alternatief 3.1 zien erop toe dat

- A een kruising met de Hanepoel (weg) met de Randweg niet aan de orde zal zijn
- B de Hanepoel en haar bebouwing onderdeel blijft uitmaken van de dorpskern Zwaanshoek
- C de Randweg het recreatiegebied park Zwaanshoek niet (op meerdere plaatsen) doorsnijdt
- D de Randweg niet pal aansluit/direct grenzend is op/aan het recreatiegebied park Zwaanshoek
- E voor doorstromingsbevorderende aansluitingen van de Randweg op de Bennebroekerdijk/Ringvaart, alsook op de Spieringweg meer ruimte beschikbaar is
- F de Randweg meer aansluit met de te ontwikkelen nieuwbouw Parels en eventuele ontsluitingen aldaar

Randweg leidt tot het verplaatsen verkeer van Bennebroekerweg in Zwaanshoek naar Spieringweg in Zwaanshoek

Het doorgaand verkeer zal naast de nieuwe Randweg tevens gebruik dienen te maken van de Spieringweg. (vanaf rotonde nabij dorpskern in noordelijke richting). Met name nabij de dorpskern Zwaanshoek is de Spieringweg intensief bebouwd. Het probleem van het doorgaand verkeer, als al een probleem, wordt dus verplaatst van Bennebroekerweg dorpskern naar Spieringweg dorpskern. (waterbedeffect)

Er is geen sprake van probleem oplossing, maar van probleemverplaatsing.

Aansluiting met de Ringvaart/Bennebroekerdijk beperkt

De plek waar de geplande Randweg uitkomt op de Ringvaart/Bennebroekerdijk laat weinig ruimte voor een efficiënte aansluiting. Een haakse aansluiting lijkt ter plekke enig alternatief. Verkeer komend vanuit de Haarlemmermeer zal op de Randweg dienen te stoppen om een veilig links af slaan richting de Bennebroekerbrug te bewerkstelligen. Er, naar het zich laat aanzien, tussen de aldaar aan de Ringvaart en Hanepoel gesitueerde huizen telkenmale een rij wachtende auto's op de Randweg staan.

Verkeer komend vanuit Cruquius over de Ringvaart/Bennebroekerdijk zal (na stilstand) op de dijk links af moeten kunnen slaan, zonder direct de hele weg te blokkeren.

Bij een aanleg van de Randweg op meer noordelijker locaties kent de Bennebroekerdijk/Ringvaart meer ruimte om in efficiënte verkeersdoorstroming te voorzien.

Bijvoorbeeld; Een ter plaatse iets verbrede Bennebroekerdijk en een iets verbrede Randweg kunnen voorzien in min of meer doorstromend rechts af slaand verkeer.

Alternatief is er mogelijk ruimte voor een rotonde.

Aansluiting met de Spieringweg beperkt

Ter plekke van de aansluiting van de Randweg met de Spieringweg zal deze laatste weg ruimte voor aanzienlijke verbreding moeten kunnen toestaan. Links af slaand verkeer komend vanuit Zwaanshoek de Randweg op mag en kan uiteraard niet de gehele spieringweg blokkeren. Ook de Randweg zelf zal extra ruimte voor links en rechts afslaand verkeer dienen te dulden. Alternatief zouden rotondes kunnen fungeren, maar ook hiervoor zal de nodige ruimte beschikbaar dienen te zijn.

Aansluiting met de Drie Merenweg (N205); dan wordt Zwaanshoek echt ! van verkeer ontlast

Indien een alternatief tracé wordt gezien, verdient het aanbeveling het direct een doortrekken van zo'n Randweg tot aan de N 205 te overwegen. Verkeer uit de nieuwbouw Parelkern Cruquius Zwaanshoek kan dan de N 205 bereiken zonder gebruik making van 1 het toch al overvolle wegennet nabij industrieterrein Cruquius en 2 zonder extra belasting van de dorpskern van Zwaanshoek.

Onteigening voor aanleg fietspad en park Zwaanshoek (noord) onder voorwaarden

Enige jaren geleden heeft onteigening plaats gevonden van een perceel grond behorend bij- of nabij de percelen Hanepoel 109 / 111 te Zwaanshoek. Zulks onder de condities dat deze grond benodigd was voor aanleg fietspad en aanleg bebossing en recreatie. Thans zou dan deze zelfde grond of de daar direct aangrenzende grond (exacte tracé ons niet duidelijk) aanwending behoeven voor asfaltering en autoverkeer. Dat si in schril contrast tot de toezeggingen / voorspiegelingen welke enige jaren ten grondslag lagen aan de onteigening.

Samenloop met Park Zwaanshoek (noord); aantasting flora en fauna

Het ziet er naar uit (exacte tracé ons niet duidelijk) dat de beoogde Randweg een deel van dit park zou overlappen. Zulks is niet te tolereren. Het park werd recentelijk, eind 2016 geopend. Het park maakt deel uit van het groengebied Haarlemmermeer groen aan de westkant van de polder. Ook de Boseilanden en de Groene Weelde maken daarvan deel uit. De nieuw aangelegde fietsroute (genaamd duinpad) , welke leidt van Toolerburgerplas naar duinen, loopt door het gebied. En door- of direct grenzend aan dit natuurgebied wordt dan thans een autoweg geprojecteerd.

De uitvoering van de plannen kostte circa € 1.500.000.

De thans geplande Randweg bestrijkt een deel van een prachtig natuurgebied, wat na een aantal jaren eindelijk aan het "zetten" is. Tal van enige jaren geleden geplante bomen en stuiken vinden hun plek in de natuur en nemen thans volume aan. In dit natuurgebied broed een breed scala aan prachtige vogels en eenden. Het is de voedselarmen voor veel roofvogels die er dagelijks jagen. Het bezit een unieke rust waar zelf een ooievaar de ruimte heeft en de rust kan vinden om te broeden. Er is een rijk leven voor beien, lieveheersbeestjes en andere insecten, door de bloei van vele verschillende bloemen. Het gebied kent een recreatieve functie. Het zorgt voor veel mensen uit Zwaanshoek Bennebroek en wijdere omgeving voor een mooie wandel- en fiets gebied , alsook wandelplaats voor huisdieren.

Uit het bestemmingsplan Zwaanshoek 2013;

Het groene karakter wordt als een van de belangrijkste kwaliteiten van het dorp gezien. Voor de toekomst van Zwaanshoek is het dan ook van groot belang om de groengebieden rondom het dorp toegankelijk te houden of de toegankelijkheid te verbeteren. Een van de belangrijkste gebieden daarbij is het park ten noorden van Zwaanshoek. Dit park ligt direct tegen Zwaanshoek aan en zal een grote rol gaan spelen als recreatiegebied voor de inwoners van Zwaanshoek.

Het tracé sluit niet aan bij de ontwikkelingen Parels aan de Ringvaart

Zie ook het onder bezwaar algemeen gestelde. Er lijkt geen enkele afstemming met de verdere nieuwbouwplannen benoorden Zwaanshoek en de ontsluitingen van deze woningen naar de doorgaande routes.

Planschade

De thans geplande Randweg lijkt enkele tuinen te doorkruisen, met mogelijke waardedalingen van woningen te gevolge, vermindering leefgenot, fijnstof, geluidsoverlast e.a. (planschade). Een noordelijker tracé kruist uitsluitend agrarische gronden.

Bebouwing Hanepoel, begraafplaats en Zwaanshoekse bos maken onderdeel uit van de dorpskern Zwaanshoek.

Een iets meer noordelijk trace van de Randweg ziet erop toe dat bebouwing Hanepoel, begraafplaats en Zwaanshoekse bos onderdeel blijven uitmaken van de dorpskern Zwaanshoek. Het zal de uitstraling van Zwaanshoek als eigen dorpskern, met eigen recreatief gebied in de Haarlemmermeer ten goede komen.

Eerdere presentaties van de Randweg

Tot zeer onlangs is de Randweg Zwaanshoek in de toegankelijke publicaties gepresenteerd als een recht doorlopende verbinding tussen Ringvaart en Spieringweg. Een route met een evidente knik/afwijking aan de westelijke zijde, door Park Zwaanshoek en nabij woningen Hanepoel, manifesteerde zich eerst op 23 januari 2018, tijdens de inloopavond. Niet anders dan dankzij onze aanwezigheid namen wij daar kennis van het traject. Anders hadden wij thans NOG niet geweten hoe bedoelingen blijken te zijn.

In publicaties wordt bij voortdurende aangegeven dat de details van het project te vinden zijn op computersites. Maar deze exacte schets stond daar dan nu juist even niet op.

Het gaat niet aan dat een zienswijze dient te worden ingediend vanaf 8 januari 2018 tot en met 18 februari. 2018, terwijl details (en in dit geval toch bepaald niet onbelangrijke details voor betrokkenen) niet ter publicatie beschikbaar zijn en bij toeval eind januari voor betrokkenen aan het licht komen.

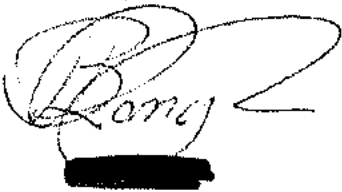
Wij verzoeken U, op grond van het bovenstaande de aanleg van de Randweg Zwaanshoek primair niet te concretiseren, secundair het tracé (liefst geheel, en/of met name het westelijk deel daarvan nabij Hanepoel en Bennebroekerdijk/Ringvaart, te verplaatsen in noordelijke richting, tertiair als bij onverhoopt aanleg als beoogd zorg te dragen een adequate regeling van planschade, alsook voor afdoende maatregelen aangaande geluidshinder, lichthinder, fijnstofhinder en elke andersoortige hinder waarmee omwonenden en andere betrokkenen zich geconfronteerd zouden zien.

Ik ga ervan uit dat u mij van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

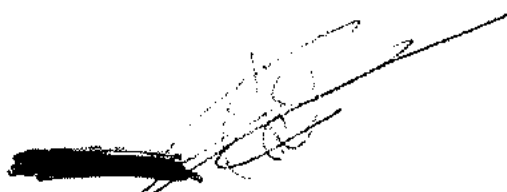
Een niet getekende versie van deze zienswijze met bijlagen doen wij per mail (zie datum mailbericht) toekomen.

Een ondertekende versie met bijlagen zenden wij 16 februari 2018 per gewone post.

Hoogachtend,



handtekening



handtekening

Bijlagen

Foto 1 schetsen Park Zwaanshoek en eventueel tracé Randweg Zwaanshoek

Foto 2 foto noordzijde Hanepoel en ontbreken in het verlengde liggende weg Bennebroekerdijk (wel zo aangegeven door google maps)

Foto 3 foto noordzijde Hanepoel; weg gaat over in vaart/sloot





Zwaanshoek

Stationsweg 10

10-11-2011

10-11-2011

10-11-2011



Provincie Noord-Holland
Tatv Mw R. Luchtenberg
Postbus 3007
2001 DA Haarlem.



INGEKOMEN 19 FEB. 2018

Uw referentie
1030959

Projectnummer
23081

Hillegom, ontwikkeling Hillegom noord

Zienswijze planstudie Duinpolderweg

Namens Lommerse Uitendaal Onroerend Goed B.V. maken wij bezwaar tegen het voorkeurstracé van de Duinpolderweg, zoals deze momenteel ter inzage ligt. Het gaat hierbij met name om het tracé ter hoogte van het huidige bedrijfsterrein Weerestein te Hillegom.

Om de context goed te begrijpen is het relevant een aantal omstandigheden in ogenschouw te nemen. Zo is er direct ten noorden van het tracé Duinpolderweg sprake van het Masterplan Hillegom Noord dat op 11 juli 2013 door de Raad is vastgesteld. Gezien de wens in dit gebied woningbouw te realiseren, is dit Masterplan tevens de basis voor de intentieovereenkomst van 24 januari 2017. Hierin leggen partijen, waaronder bezwaarmaker, vast dat men geld en energie gaat steken in de uitwerking van genoemd masterplan. Hiertoe is het afgelopen jaar ook daadwerkelijk initiatief genomen in de vorm van een stedenbouwkundig plan, onderzoeken en overleg met partijen.

Gezien de datum van bovengemelde stukken verwondert het ons dan ook dat in hierboven geschetste context géén participatie, géén overleg met ons heeft plaatsgevonden.

Ons zwaarwegend bezwaar is dat er in Hillegom een dusdanige scheiding gaat ontstaan door het voorgestelde tracé dat er sprake zal zijn van het ten noorden en ten zuiden wonen ten opzichte van het tracé. Dit in het nadeel van het wonen ten noorden, omdat de verbinding met het centrum van Hillegom een fysieke, maar zeker ook een psychologische barrière gaat vormen. Onnodig om te vermelden dat dit ons ook direct schaadt bij de ontwikkeling van onze woningbouw.

2860 AA Bergambacht

CONFIDENTIAL

1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 26

1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 26

● 1997年12月1日

Perseus Publishing Group



Arnhemse Enkele
G

Bovendien zal er door het toevoegen van een drukke weg, zoals de Duinpolderweg, veel last van fijnstof en geluid zijn, die, de woningbouwplannen in ogenschouw nemend, tot onnodig dure oplossingen zal leiden. Dit in tegenstelling tot het Hillegom Noord tracé. Deze aspecten zullen nog prominenter worden als er in de toekomst sprake zal zijn van een viaduct ten behoeve van de kruising met de drukke Weeresteinstraat. Dit laatste, hoe de kruising met deze straat wordt vormgegeven, is ons overigens niet duidelijk.

Datum
16 februari 2018

Onze referentie
OW-BVH-MSV-18020021c

Pagina
2/2

Resumerend verzoeken wij u het huidige voorkeurtracé door Hillegom te verleggen naar het tracé Hillegom Noord, zoals ook in een van de varianten is opgenomen.

Met vriendelijke groet,

Arnhemse Enkele

ontwikkelingsmanagement



PostNL
Afz. 2360 AA 19

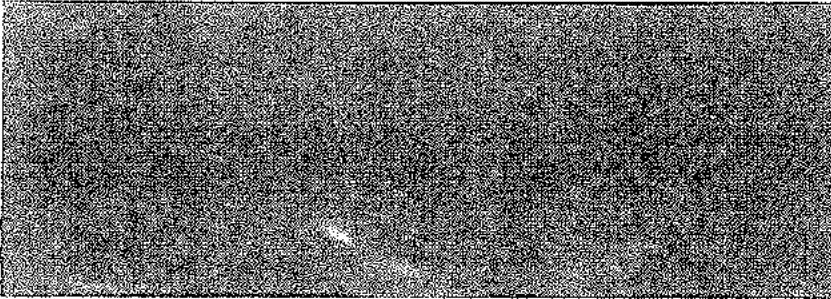


€ 0,

NEDERL

16.0

NetSet FM 90



7

20010A Postbus 90

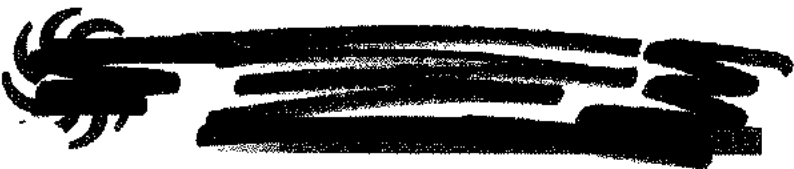
From: "Formdesk Response"
<VGvHbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLn5s=response@formdesk.com>
Date: 16 Feb 2018 16:12:20 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55598383_3565477_Zienswijze_CUMELA_voorkeurstraject_Bollenstreek_Haarlemmermeer_duinpolder
wegen_16-02-2018_cpt.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55598383.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55598383
Status	Gereed
Aangemaakt	16-02-2018 16:12:20

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55598383)


Datum : 16 februari 2018
Ons kenmerk : B\97104
Uw kenmerk :
Betreft : **Zienswijze planstudie
Duinpolderweg**

Provincie Noord-Holland
T.a.v. mevrouw R. Luchtenburg
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

Verzonden: digitaal en per post

Geachte mevrouw, mijnheer,

Middels dit schrijven dient CUMELA Nederland, gevestigd en kantoorhoudende aan de Nijverheidsstraat 13 te 3861 RJ Nijkerk, onze zienswijze in met betrekking tot het project voorkeursalternatief Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek/Duinpolderweg. De stukken liggen tot en met zondag 18 februari 2018 voor zienswijzen ter inzage.

CUMELA Nederland

CUMELA Nederland is de brancheorganisatie voor cumelabedrijven, de specialisten in groen, grond en infra. In de cumelasector zijn 30.000 medewerkers in bijna 3.000 ondernemingen samen goed voor een jaaromzet van bijna vier miljard euro. De lidbedrijven zijn actief op velerlei gebied: agrarisch loonwerk, aanleg en onderhoud van groenstroken, sportterreinen en natuur- en recreatieterreinen, meststoffendistributie en grond-, weg- en waterwerken in brede zin. Deze werkzaamheden worden verricht door de inzet van landbouwtrekkers en motorvoertuigen met beperkte snelheid (mmbs) en daardoor voortbewogen aanhangwagens en werktuigen. Goede toegang tot de openbare weg en veilige routes voor (land)bouwvoertuigen zijn voor ons zeer belangrijk om dagelijks op de werklocaties bij agrariërs en andere opdrachtgevers te komen.

In deze reactie gaan wij in op de gevolgen van de plannen voor het landbouwverkeer, waaronder wij verstaan landbouwtrekkers en hun aanhangwagens en werktuigen, maar ook zelfrijdend werkmaterieel zoals landbouwmachines (b.v. hakselaars, maaidorsers, bietenrooiers) als grondverzetmaterieel (b.v. mobiele graafmachines, wielladers) in relatie tot de bereikbaarheid.

Het voornemen is om een nieuwe verbinding van de A4 naar de N208 via de Nieuwe Bennebroekerweg in Hoofddorp en de noordrand van Hillegom, met een directe verbinding naar de Weerlaan aan te leggen. Ook is er een nieuwe verbinding voorgesteld tussen Lisse zuid en de A44. Deze verbindingen moeten zorgen voor een betere bereikbaarheid tussen de Haarlemmermeer-Bollenstreek en zorgen voor een ontsluiting van het doorgaande- en zwaar verkeer uit de dorpen Lisse, Lisserbroek, Hillegom, Beinsdorp, Zwaanshoek en Bennebroek.

Voor specialisten in groen, grond en infra

Verbindingen voor landbouwverkeer

Tussen de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is er intensief landbouwverkeer. Tijdens de groei- en oogstperiodes van agrarische producten zijn er veel verkeersbewegingen van landbouwvoertuigen tussen de Bollenstreek en de Haarlemmermeer. Op dit moment maken deze landbouwvoertuigen gebruik van de Lisserbrug, Hillegommerbrug en Bennebroekerbrug. Het standpunt van CUMELA Nederland is om deze verbindingen na de mogelijke komst van de duinpolderwegen minimaal in de huidige stand te houden.

Het is CUMELA Nederland op dit moment niet duidelijk of er gemeentelijke plannen zijn om de huidige verbinden tussen de Bollenstreek en de Haarlemmermeer onaantrekkelijker te maken voor het landbouwverkeer. Graag vernemen wij of er plannen zijn om de huidige verbindingen aan te passen.

De nieuw aan te leggen duinpolderwegen creëren een nieuwe verbinding tussen de Bollenstreek en de Haarlemmermeer. CUMELA Nederland ziet deze nieuwe verbinding als een kans om de eerder genoemde dorpen Lisse, Lisserbroek, Hillegom, Beinsdorp, Zwaanshoek en Bennebroek te ontlasten van het doorgaande landbouwverkeer.

Momenteel bedraagt de maximumsnelheid voor landbouwvoertuigen 25 km/u. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is bezig met een aangepast wetsvoorstel voor kentekening van (land)bouwvoertuigen. Daarin wordt geregeld ook geregeld dat de maximumsnelheid wordt verhoogd naar 40 km/u voor gekentekende landbouwvoertuigen. Verwacht mag worden dat tegen de tijd de nieuwe routes gerealiseerd zijn, de maximumsnelheid voor landbouwvoertuigen 40 km/u is. Dit biedt mogelijkheden om landbouwvoertuigen ruimer toe te laten op provinciale wegen dan nu het geval is.

Het openstellen van de nieuwe verbindingen voor landbouwvoertuigen of door het toevoegen van een langzaam verkeerstrook aan deze verbindingen maakt een oversteek over Ringvaart voor het landbouwverkeer, gescheiden van het snellere doorgaande verkeer, mogelijk.

Het gebruik van deze langzaamverkeerstrook voor het doorgaande landbouwverkeer zal een bijdrage leveren aan de volgende punten:

- De dorpen Lisse, Lisserbroek, Hillegom, Beinsdorp, Zwaanshoek en Bennebroek worden ontlast van het doorgaande landbouwverkeer
- Verhoogde verkeersveiligheid in de hierboven genoemde dorpen. Fietzers, wandelaars en overige weggebruikers ondervinden minder hinder van de grote en vaak zware landbouwvoertuigen.
- Leden van CUMELA Nederland werken in de Bollenstreek én de Haarlemmermeer. Een goede verbinding middels toegang tot deze nieuwe verbindingroutes dan wel via een langzaamverkeerstrook zorgt voor een snelle en veilige afwikkeling van het doorgaande landbouwverkeer in beide gebieden.

Wij vinden dat het landbouwverkeer in de planstudies niet als specifieke verkeersmodaliteit wordt onderscheiden. De precieze gevolgen van de nieuwe verbindingroutes voor het landbouwverkeer zijn niet duidelijk. Wij vinden dat bij de planvorming ook het landbouwverkeer goed meegenomen wordt. Dit om enerzijds de bereikbaarheid voor het landbouwverkeer te verbeteren en om tegelijkertijd de gevolgen van het landbouwverkeer voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de woonkernen te verbeteren.

Wij behouden ons het recht voor om deze zienswijze eventueel nog nader aan te vullen. Verder worden wij graag betrokken bij eventueel nader overleg over de uitvoering van de Duinpolderwegen.

We gaan ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zien uw reactie graag tegemoet.

Hoogachtend,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'H.E. Dijkema', written over a horizontal line.

Ir. H.E. Dijkema
beleidsadviseur (land)bouwverkeer en vervoer

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/za

U kunt van 8 januari tot en met 18 februari 2018 uw inspraakreactie (zienswijze) indienen op de resultaten van het voorlopig voorkeursalternatief voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek, ook bekend als de Bollenstreek. Het is belangrijk dat u uw zienswijze toelicht met argumenten.

Indien u nog vragen heeft, mailt u deze dan naar info-duinpolderweg@noord-holland.nl.

Naam:

Organisatie:

Postadres: Huisnr.

Postcode: Plaats:

E-mailadres:

Telefoonnummer:

Datum:

Zienswijze:

Geachte mevrouw, mijnheer,

Middels dit schrijven dient CUMELA Nederland, gevestigd en kantoorhoudende aan de Nijverheidsstraat 13 te 3861 RJ Nijkerk, onze zienswijze in met betrekking tot het project voorkeursalternatief Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek/Duinpolderweg. De stukken liggen tot en met zondag 18 februari 2018 voor zienswijzen ter inzage.

CUMELA Nederland

CUMELA Nederland is de brancheorganisatie voor cumelabedrijven, de specialisten in groen, grond en infra. In de cumelasector zijn 30.000 medewerkers in bijna 3.000 ondernemingen samen goed voor een jaaromzet van bijna vier miljard euro. De lidbedrijven zijn actief op velerlei gebied: agrarisch loonwerk, aanleg en onderhoud van groenstroken, sportterreinen en natuur- en recreatieterreinen, meststoffendistributie en grond-, weg- en waterwerken in brede zin. Deze werkzaamheden worden verricht door de inzet van landbouwtrekkers en

motorvoertuigen met beperkte snelheid (mmbs) en daardoor voortbewogen aanhangwagens en werktuigen. Goede toegang tot de openbare weg en veilige routes voor (land)bouwvoertuigen zijn voor ons zeer belangrijk om dagelijks op de werklocaties bij agrariërs en andere opdrachtgevers te komen.

In deze reactie gaan wij in op de gevolgen van de plannen voor het landbouwverkeer, waaronder wij verstaan landbouwtrekkers en hun aanhangwagens en werktuigen, maar ook zelfrijdend werkmaterieel zoals landbouwmachines (b.v. hakselaars, maaidorsers, bietenrooiers) als grondverzetmaterieel (b.v. mobiele graafmachines, wielladers) in relatie tot de bereikbaarheid.

Het voornemen is om een nieuwe verbinding van de A4 naar de N208 via de Nieuwe Bennebroekerweg in Hoofddorp en de noordrand van Hillegom, met een directe verbinding naar de Weerlaan aan te leggen. Ook is er een nieuwe verbinding voorgesteld tussen Lisse zuid en de A44. Deze verbindingen moeten zorgen voor een betere bereikbaarheid tussen de Haarlemmermeer-Bollenstreek en zorgen voor een ontsluiting van het doorgaande- en zwaar verkeer uit de dorpen Lisse, Lissebroek, Hillegom, Beinsdorp, Zwaanshoek en Bennebroek.

Verbindingen voor landbouwverkeer
Tussen de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer is er intensief landbouwverkeer. Tijdens de groei- en oogstperiodes van agrarische producten zijn er veel verkeersbewegingen van landbouwvoertuigen tussen de Bollenstreek en de Haarlemmermeer. Op dit moment maken deze landbouwvoertuigen gebruik van de Lissebrug, Hillegommerbrug en Bennebroekerbrug.

Het standpunt van CUMELA Nederland is om deze verbindingen na de mogelijke komst van de duinpolderwegen minimaal in de huidige stand te houden.

Het is CUMELA Nederland op dit moment niet duidelijk of er gemeentelijke plannen zijn om de huidige verbinden tussen de Bollenstreek en de Haarlemmermeer onaantrekkelijker te maken voor het landbouwverkeer. Graag vernemen wij of er plannen zijn om de huidige verbindingen aan te passen.

De nieuw aan te leggen duinpolderwegen creëren een nieuwe verbinding tussen de Bollenstreek en de Haarlemmermeer. CUMELA Nederland ziet deze nieuwe verbinding als een kans om de eerder genoemde dorpen Lisse, Lissebroek, Hillegom, Beinsdorp, Zwaanshoek en

Bennebroek te ontlasten van het doorgaande landbouwverkeer.

Momenteel bedraagt de maximumsnelheid voor landbouwvoertuigen 25 km/u. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is bezig met een aangepast wetsvoorstel voor kentekening van (land)bouwvoertuigen. Daarin wordt geregeld ook geregeld dat de maximumsnelheid wordt verhoogd naar 40 km/u voor gekentekende landbouwvoertuigen. Verwacht mag worden dat tegen de tijd de nieuwe routes gerealiseerd zijn, de maximumsnelheid voor landbouwvoertuigen 40 km/u is. Dit biedt mogelijkheden om landbouwvoertuigen ruimer toe te laten op provinciale wegen dan nu het geval is.

Het openstellen van de nieuwe verbindingen voor landbouwvoertuigen of door het toevoegen van een langzaam verkeerstrook aan deze verbindingen maakt een oversteek over Ringvaart voor het landbouwverkeer, gescheiden van het snellere doorgaande verkeer, mogelijk. Het gebruik van deze langzaamverkeerstrook voor het doorgaande landbouwverkeer zal een bijdrage leveren aan de volgende punten:

- De dorpen Lisse, Lissersbroek, Hillegom, Beinsdorp, Zwaanshoek en Bennebroek worden ontlast van het doorgaande landbouwverkeer
- Verhoogde verkeersveiligheid in de hierboven genoemde dorpen. Fietzers, wandelaars en overige weggebruikers ondervinden minder hinder van de grote en vaak zware landbouwvoertuigen.
- Leden van CUMELA Nederland werken in de Bollenstreek én de Haarlemmermeer. Een goede verbinding middels toegang tot deze nieuwe verbindingroutes dan wel via een langzaamverkeerstrook zorgt voor een snelle en veilige afwikkeling van het doorgaande landbouwverkeer in beide gebieden.

Wij vinden dat het landbouwverkeer in de planstudies niet als specifieke verkeersmodaliteit wordt onderscheiden. De precieze gevolgen van de nieuwe verbindingroutes voor het landbouwverkeer zijn niet duidelijk. Wij vinden dat bij de planvorming ook het landbouwverkeer goed meegenomen wordt. Dit om enerzijds de bereikbaarheid voor het landbouwverkeer te verbeteren en om tegelijkertijd de gevolgen van het landbouwverkeer voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de woonkernen te verbeteren.

Wij behouden ons het recht voor om deze zienswijze eventueel nog nader aan te

vullen. Verder worden wij graag betrokken bij eventueel nader overleg over de uitvoering van de Duinpolderwegen.

We gaan ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zien uw reactie graag tegemoet.

Hoogachtend,

[Redacted signature]

beleidsadviseur (land)bouwverkeer en vervoer

Bijlage

55598383_3565477_Zienswijze [Redacted] voorkeurstraject_Bollenstreek_Haarlemmermeer_d
02-2018_cpt.pdf

Bijlage

[Redacted]

Bijlage

[Redacted]

From: "Formdesk Response"
 <VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 16 Feb 2018 16:15:14 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: 55598438_3565488_Zienswijze_CHG_Duin-
 _en_Bollenstreek_Duinpolderweg_15-02-2018.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55598438.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55598438
Status	Gereed
Aangemaakt	16-02-2018 16:15:15

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
 Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
 55598438)



~~CultuurHistorisch Genootschap Duin- en Bollenstreek~~
~~Postbus 3007~~
~~2001 DA Haarlem~~
~~Sassenheim~~
~~Postbus 3007~~
~~2001 DA Haarlem~~

Provincie Noord-Holland
t.a.v. mevrouw. R. Luchtenburg
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

Sassenheim, 15 februari 2018
Referentienummer: 1030959, zienswijze planstudie Duinpolderweg

Geachte mevrouw Luchtenburg,

Hierbij stuur ik u de zienswijze van het CultuurHistorisch Genootschap Duin- en Bollenstreek (CHG) inzake de planstudie Duinpolderweg en het voorlopig voorkeursalternatief van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en Zuid-Holland.

Het CHG verenigt 17 historische verenigingen, stichtingen, musea, buitenplaatsen, landgoederen en kastelen in de Duin- en Bollenstreek op het gebied van landschap, erfgoed, cultuurhistorie en historisch groen. Onze missie is het behouden en beschermen van het wereldwijd unieke karakter van de Duin- en Bollenstreek.

Het CHG is zeer verontrust over de gevolgen van het door Gedeputeerde Staten van de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland voorgestelde voorkeurstracé (Zuidvariant) voor de Duinpolderweg en ook over de gevolgen van een mogelijke wijziging naar de Middenvariant, zoals daar door Holland Rijnland en de betrokken gemeenten om gevraagd wordt.

Wij verzetten ons tegen ruimtelijke reservering voor een verbinding tussen de N208 en de N206 omdat nut en noodzaak hiervoor niet zijn aangetoond.

Onze voorkeur gaat uit naar de variant NOG Beter 2.0, omdat die voor landschap, cultuurhistorie, landbouw en de toeristische aantrekkelijkheid van de Duin- en Bollenstreek veruit de minst schadelijke variant is en de minste kans biedt op verstedelijking van de streek.

In onderstaande Zienswijze geven wij hierop een toelichting.

Inhoudsopgave Zienswijze CHG

A. Onderzoek en procedure	p. 2
B. Nut en noodzaak	p. 2
C. Landschap en cultuurhistorie	p. 3
D. Economie en toerisme	p. 5
E. Verstedelijking	p. 8
F. Voorkeur CHG: NOG Beter 2.0, verbreding N207 en ontsluiting Heemstede	p. 9
Samenvattend standpunt CHG	p. 9
Bijlage: Landschappen en cultuurhistorie m.b.t. de Duinpolderweg	p. 10



A. Onderzoek en procedure

Procedure rond de 7 varianten

Wij constateren dat de 7 varianten, die in de MER-studie zijn onderzocht, zijn teruggebracht tot 2 varianten: de Zuidvariant (voorlopig Voorkeurstracé GS) en de Middenvariant. In deze varianten zijn losse onderdelen van de 7 varianten gecombineerd. De twee overgebleven varianten zijn beoordeeld met behulp van een zogenaamde "Gevoeligheidsanalyse", maar zijn niet zelf op hun effecten getoetst. Wij verzoeken u deze vergelijking in de Project-MER alsnog te maken.

Samenstelling Adviesgroep

De samenstelling van de Adviesgroep Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer/DPW is verre van evenwichtig geweest, terwijl aan hun oordeel veel gewicht is gegeven. Van de 10 deelnemende organisaties in de Adviesgroep zijn er 4 vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, 1 van de agrarische sector, 3 van Dorpsraden in de provincie Noord-Holland, 1 van de Stichting Spoorvariant Nee en 1 van het Platform Nog Beter. Deze laatste organisatie had in de Adviesraad slechts één stem, terwijl dit Platform 8 aangesloten organisaties moest vertegenwoordigen. Dit is geen eerlijke verhouding. Bovendien behartigt slechts één van die tien organisaties de belangen van een gedeelte van Hillegom, terwijl alle varianten van het tracé over Hillegoms grondgebied lopen. Er is veel gepraat over het gebied, maar met een te kleine en eenzijdig samengestelde vertegenwoordiging uit het gebied.

Bovendien vragen wij ons af waarom het CultuurHistorisch Genootschap, dat al meer dan 20 jaar de ruimtelijke ontwikkelingen in de Duin- en Bollenstreek volgt, niet is uitgenodigd deel te nemen aan de Adviesgroep. Wij hadden het proces vanuit onze expertise op het gebied van landschap en erfgoed van de Bollenstreek graag van binnenuit gevolgd.

Geen openbaarheid

Zowel de leden van de Stuurgroep Duinpolderweg als de leden van de Adviesgroep moesten zich houden aan geheimhouding. Daardoor moesten zij besluiten nemen zonder dat zij vooraf hun achterban konden raadplegen. Ook de vergaderstukken en notulen van de beraadslagingen waren en zijn geheim. Op deze manier heeft het democratische proces zich volledig aan de waarneming van de bevolking van Hillegom en de Bollenstreek onttrokken.

De MER-rapportage is pas na zeer lang aandringen openbaar gemaakt, waardoor de voorbereidingstijd voor deelnemers aan het besluitvormingsproces, maar ook voor gemeenteraadsleden en hun achterban veel te kort is geweest. Door dit alles zijn de gemeenteraden en belangenorganisaties veel te weinig en veel te laat in het proces betrokken.

B. Nut en noodzaak

Geen nut en noodzaak

Uit de MER-rapportage is gebleken dat er geen nut en noodzaak is voor het aanleggen van een weg tussen N206 en N08. De verkeersproblemen spelen zich af op veel verschillende plekken. Die lokale problemen zijn niet allemaal op te lossen door de aanleg van één weg ten noorden van Hillegom. In het belang van landschap, cultuurhistorie, landbouw, natuur, de kleinschaligheid en toeristische aantrekkelijkheid van het gebied en de leefbaarheid is het veel minder ingrijpend om lokale problemen op te lossen met lokale oplossingen.

Geen samenhang autoverkeer en openbaar vervoer

Uit de MER-procedure en uit uw voorstel blijkt op geen enkele manier hoe de provincies denken over de samenhang tussen de ontwikkeling van het autoverkeer en het openbaar vervoer in het



gebied. In de Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport (ISG) van de 6 Greenport-gemeenten, die in 2016 nogmaals is bekrachtigd, staat dat er een geactualiseerd Programma Ontsluiting Greenport moet komen, zowel voor het openbaar vervoer als voor het wegverkeer (Maatregelenpakket Middengebied en Duinpolderweg). Hierin moet ook de versterking van de oost-west-verbindingen worden meegenomen (het zogenaamde "sportenproject" van de Economische Agenda Bollenstreek). De nu voorgestelde maatregelen zijn hier slechts een onderdeel van, maar wij missen de samenhang met het openbaar vervoer.

C. Landschap en cultuurhistorie

In het deelrapport Ruimtelijke Kwaliteit worden de cultuurhistorische waarden van de Duin- en Bollenstreek terecht omschreven als een cultuurhistorische schatkamer. Het zoekgebied van de Duinpolderweg tussen Hillegom, De Zilk, Vogelenzang en Bennebroek heeft unieke landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Op slechts enkele kilometers van kust tot Ringvaart vinden we duinen, zanderijlandschappen op strandwallen, met daartussen nog restanten van niet-afgegraven duinen en hoge wegen, bollenvelden in de strandvlakte en veenweidegebieden nabij de Ringvaart. Het gebied maakt sinds 2017 deel uit van het nieuwe Nationaal Park Hollandse Duinen. Elk van deze karakteristieke landschapstypen heeft eigen kenmerken en cultuurhistorisch waardevolle elementen. Compensatie van cultuurhistorische waarden elders in het gebied is niet mogelijk, doordat deze waarden juist vanwege hun geschiedenis gebonden zijn aan de locatie waar ze zich bevinden.

De aanleg van de Duinpolderweg heeft vergaande consequenties voor het landschap. Zowel de Zuidvariant als de Middenvariant doorsnijdt diverse karakteristieke landschapstypen, elk met hun eigen specifieke cultuurhistorische en landschappelijke waarden.

Bovendien wordt bij doortrekking van de weg naar het westen een belangrijk bollenteeltgebied onttrokken aan het bollenareaal en lopen de openheid en de toeristische aantrekkelijkheid van het gehele gebied gevaar.

Hiaten in het MER-onderzoek

In het Deelrapport Ruimtelijke Kwaliteit van het MER-onderzoek (p. 206) wordt een globale beschrijving van het voor de Duin- en Bollenstreek karakteristieke zanderijlandschap gegeven. Deze beschrijving is echter zeer summier, niet compleet en de informatie klopt ook niet allemaal. Daardoor zijn de conclusies over de effecten van de Duinpolderweg op landschap en cultuurhistorie ook niet altijd juist.

Zo wordt gesteld dat "de oorspronkelijke parallelle ligging van strandvlakten en strandwallen vooral in het zuidelijke deel van de Bollenstreek" herkenbaar is, maar deze kwalificatie is evenzeer van toepassing op het gebied tussen Hillegom en Bennebroek.

In het rapport staat ook dat "deze zanderijlandschappen vooral heel karakteristiek zijn langs de westrand van de strandwal Sassenheim-Lisse en ter plaatse van de voormalige Oosterduinen bij Noordwijkerhout." Dit kan net zo goed gezegd worden van het zanderijgebied ten noorden van Hillegom (Pastoorslaan, Nieuweweg, 1^e Loosterweg, Margrietenlaan) en van het zanderijgebied ten oosten van de N208, waar op de oostelijke strandwal al in de 19^{de} eeuw bollenvelden zijn aangelegd bij de Zandlaan, Winterrustlaan, Bethlehemlaan.

In de opsomming van nog niet afgegraven duinbossen op de strandwal ontbreekt het Lokhorsterduin, dat nota bene in het zoekgebied ligt. Het wordt op p. 206 "het bosje van de Tillenberg" genoemd, maar het gebied de Tiltenberg is een niet-afgegraven deel van het duinbos op de strandwal, dat door de onderzoekers niet als zodanig is herkend.

Zie voor een uitgebreidere beschrijving van de landschappen en cultuurhistorie in het zoekgebied de Bijlage: Landschappen en cultuurhistorie m.b.t. de Duinpolderweg (p.10).



Landschappelijke effecten van de Zuidvariant

De Zuidvariant doorsnijdt het natuur- en recreatiegebied **Weerlanerpolder** in Hillegom. Deze polder heeft een natuur- en recreatiebestemming gekregen en in 2014 zijn er struinpaden, wandel-, fiets-, en ruiterspaden aangelegd. De voorheen ongerepte polder is ingericht als wandelpark met paadjes en tientallen hekjes. De oorspronkelijke verkavelingsstructuur van het middeleeuwse slagenlandschap is hierdoor aangetast. Dit heeft de cultuurhistorische waarde van de Weerlanerpolder verminderd, met name die van het zuidelijk deel. De open agrarische ruimte heeft bovendien een ander aanzicht gekregen door de bouw van een manege in de polder. De Zuidvariant zal het recreatiegebied aan de zuidkant doorsnijden, maar uit cultuurhistorisch oogpunt is deze polder toch al verloren.

Landschappelijke effecten van de Middenvariant

Holland Rijnland is voorstander van de Middenvariant. Deze variant is echter uit oogpunt van landschap en cultuurhistorie nog slechter dan de Zuidvariant, want die tast de **Oosteinderpolder** aan. Deze polder met zijn middeleeuwse slagenlandschap en slotenpatroon is in cultuurhistorisch opzicht veel waardevoller dan wat er van de Weerlanerpolder nog over is, juist omdat de Oosteinderpolder niet is ingericht als recreatiegebied. Het verkavelingspatroon in deze polder is nog nagenoeg volledig intact.

Sommige bestuurders zijn van mening dat bij de Middenvariant de Oosteinderpolder niet wordt doorsneden als de weg vlak langs de Oosteindervaart komt. Zij baseren zich daarvoor op het MER-onderzoek, waarin op p.206 staat: "Door de randligging van de weg bij de polder en de achtergrond van de lintbebouwing van de Oosteinderlaan is de impact op de beleving van de polder beperkt." Dit is niet juist, want precies op de locatie van de Middenvariant, vlak ten noorden van de Oosteindervaart, is het poldergebied het meest bijzonder. Daar komt de oude watergang, de Leeck of Molensloot, uit in de Oostereindervaart. De locatie van de middeleeuwse, in 1932 gesloopte Oosteinderpoldermolen is in het landschap nog heel goed herkenbaar. Vanaf de Oosteinderlaan is er nu vrij uitzicht over de Oosteinderpolder naar Bennebroek. Dat uitzicht is weg als daar de Duinpolderweg vlak langs de vaart loopt.

Aanleg van de weg direct ten noorden van de Oosteindervaart is funest voor de cultuurhistorische waarden en voor de recreatieve beleving van de polder.

Vanzelfsprekend is een nog noordelijker tracé, midden door de Oosteinderpolder, met een doorsnijding van het gebied Oostduin, Zandlaan en Winterrustlaan, uit landschappelijk en cultuurhistorisch oogpunt helemaal uit den boezel

Landschappelijke effecten bij doortrekking van de weg naar het westen

Bij doortrekking van de Duinpolderweg van de N208 naar het westen zal grote schade worden aangericht aan het landschap. Dit geldt zowel voor de Zuidvariant als voor de Middenvariant. Die conclusie blijkt ook ondubbelzinnig uit het MER-onderzoek, waarin staat (p. 214):

"Het alternatief "Midden" doorsnijdt veel open ruimtes en zichtlijnen in het Bollengebied en de polders. Dit tast de beleving van het landschap in ernstige mate aan. Het alternatief "Zuid" doorsnijdt een aantal karakteristieke structuren in het Bollengebied. Dit tast de beleving van het landschap in ernstige mate aan. Het alternatief NOG Beter 2.0 doorsnijdt de landschappelijke structuren beperkt tot niet en tast de beleving niet aan."

Het authentieke landschap van de noordelijke Bollenstreek verandert door de Duinpolderweg in een verkeerslandschap, met een brug over de Leidsevaart die het authentieke karakter van de trekvaart en het omliggende agrarisch gebied aantast. Een weg die met fly-overs de bestaande wegen kruist, doorbreekt historische zichtlijnen. De beleving van het kleinschalige open landschap wordt hierdoor ernstig aangetast.

Het agrarisch landschap tussen het Lokhorsterduin en de Pastoorstaal verandert hierdoor ingrijpend. Door afsluiting van wegen wordt de recreatieve verbinding van Hillegom met het waardevolle en aantrekkelijke bollengebied bij Vogelenzang en de Tiltenberg onmogelijk. Als de weg ten noorden van de Tiltenberg komt te lopen, wordt het ongerepte bollengebied ten noorden van de Tiltenberg bij de 2^e Doodweg ernstig aangetast.

Effecten op de cultuurhistorie

In het cultuurhistorisch gedeelte van het MER-onderzoek worden de varianten vrijwel uitsluitend beoordeeld op hun impact voor monumenten. Voor aanleg van de weg volgens de Zuidvariant hoeven inderdaad geen (rijks)monumenten te worden gesloopt; de weg schampt daar in alle varianten precies langs. Bij de Zuidvariant wordt de waardevolle lintbebouwing langs de Weeresteinstraat, bestaande uit villa's van bloembollenkwekers- en exporteurs, doorsneden. Bij de Middenvariant wordt, zoals hierboven al is beschreven, de locatie van de slingerende Leeck ofwel Molensloot in de Oosteinderpolder doorsneden.

Bij de variant NOG Beter 2.0 wordt op cultuurhistorisch gebied geen schade aangericht omdat de weg gebruik maakt van de bestaande Weerlaan.

Behalve rijks- en gemeentelijke monumenten zijn in de Bollenstreek ook nog vele cultuurhistorische landschapselementen te vinden, zoals hoge wegen, bollenschuren, beuken- en meidoornhagen, koebosjes, sloten etc. Zie hiervoor de digitale Cultuurhistorische Atlas Duin- en Bollenstreek (www.cultuurhistorieduinenbollenstreek.nl).

Deze cultuurhistorische elementen verliezen aan waarde als het omliggende landschap wordt aangetast, omdat zij aan dat landschap voor een deel hun betekenis ontleenen.

Effecten voor natuur, flora en fauna

Ook op het gebied van Natuur vertoont het MER-onderzoek hiaten. In het Deelrapport Natuur ontbreekt in het overzicht van houtopstanden het Lokhorsterduin in Hillegom. Dit is vreemd, want het hele zuidelijk gedeelte van dit duinbos op de strandwal is ongerept. Bovendien zijn in het Lokhorsterduin nog laanstructuren met zeer oude bomen aanwezig, die dateren van het gebruik als landgoed in de 18^{de} en 19^{de} eeuw.

Wat betreft de aanwezigheid van vogels bevreemdt het ons dat de Weerlanerpolder wél als belangrijk weidevogelgebied wordt aangemerkt, terwijl dat niet het geval is voor de Oosteinderpolder. Dit heeft consequenties voor de tabel over het ruimtebeslag op weidevogelgrasland (p. 200), waarin geconstateerd wordt dat de Zuidvariant voor het weidevogelareaal slechter uitpakt dan de Middenvariant. Die conclusie is volgens ons onjuist. Verder missen wij in de rapportage bij de vogels de specifieke bollenvogels, zoals de veldleeuwrik, de gele kwikstaart en de patrijs. Deze kwetsbare vogelsoorten, die voorkomen op de rode lijst, broeden in de bollenvelden en hebben daar langer rust dan in de weidegebieden. Daardoor komen deze soorten juist in de bollengebieden voor. Niet alleen de doorsnijding van graslanden, ook de verkleining en doorsnijding van het bollenareaal zal voor deze vogelsoorten gevolgen hebben.

D. Economie en toerisme

MER-onderzoek en het bollenareaal

In het MER-onderzoek zijn de varianten onderzocht op hun effecten voor de landbouw. Bij de beschrijving van de grondsoorten op p. 284 wordt een fout gemaakt bij het bollengebied ten oosten van de N208. Daar staat dat het hier "opgevaaren gronden" betreft, waarbij een zandlaag over het veen is aangebracht. Dit is onjuist.



Het gebied Oostduin tussen N208 en de Zandlaan bevat kalkrijke zanderijgronden (Zie de Bodemkaart uit 1952 in de Bijlage). Zelfs in het gebied ten oosten van de Zandlaan komen nog goede bollengronden voor, doordat gedeelten daar later zijn omgedregd.

In paragraaf 9.2.1.2 (p. 286) wordt de volgende toekomstontwikkeling van de Bollenstreek geschetst: "Indien de Duinpolderweg niet worden aangelegd zal in eerste instantie er weinig veranderen aan het landbouwkundig gebruik van gronden. Veel hoog gekwalificeerde bollengrond wordt min of meer beschermd door compensatieverplichtingen en hoge afkoopsommen bij bestemmingsverandering. Daardoor zal het bollencomplex voorlopig blijven bestaan en zal het gevecht om de ruimte doorgaan en het gebied toch door economische groei en verandering van bestemmingen op overige gronden eerder of later op verkeersgebied dichtslibben."

Wij delen dit beeld van de ontwikkeling van de Bollenstreek niet; de aannames zijn onjuist en wij vinden dat dergelijke meningen niet thuishoren in een onafhankelijk MER-onderzoek.

Bovendien gaat dit voorbij aan de afspraken voor compensatie van bollengronden die in de Bollenstreek gelden. De bollengronden zijn hierdoor niet "min of meer" beschermd, maar er zijn harde afspraken over gemaakt.

Gevolgen voor het bollenareaal

Het landschap van de Duin- en Bollenstreek is een belangrijk productiegebied voor bloembollen en huisvest al meer dan anderhalve eeuw een agrarische topsector, die zonder subsidie draait.

Niet alleen het ruimtebeslag van de Duinpolderweg zelf zal ten koste gaan van de hoeveelheid goede bollengrond. De kans is ook groot dat de doorsneden of ingesloten percelen voor agrariërs niet meer rendabel zijn. Moderne bollenbedrijven zijn gebaat bij schaalvergroting. Elke doorsnijding of andere maatregel die leidt tot verkleining van de oppervlakte en de bereikbaarheid van de percelen zal ten koste gaan van een rendabele bedrijfsvoering en daardoor uiteindelijk tot het verlies van bollenareaal.

In 1996 is een minimum-areaal van 2625 hectare eersteklas bollengrond in de Duin- en Bollenstreek veiliggesteld in het Pact van Teylingen. Dit is de ondergrens voor het bollenareaal dat nodig is als basis voor het gehele greenportcomplex. Dit bollencomplex betreft niet alleen de teelt, handel en export van bloembollen, maar ook toeleveringsbedrijven, transport en logistiek, techniek, onderzoek, onderwijs, marketing, toerisme etc.

Deze afspraak over de toekomst van de Bollenstreek is verwerkt in de Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport (ISG), vastgesteld in 2009, herzien in 2016. Het minimaal benodigde bollenareaal in de Bollenstreek van 2625 hectare staat in de ISG vermeld en er zijn strikte regels voor de compensatie van bollengrond. Deze afspraken worden nauwlettend bewaakt door de Greenport-gemeenten en de Greenport Ontwikkelingsmaatschappij (GOM).

Compensatie van bollengrond

De conclusie van het Landbouwkundig MER-onderzoek is dat zowel de Middenvariant als de Zuidvariant veel verlies van bollengrond met zich meebrengen en dat veel bollenpercelen worden doorsneden. Daar komt bij dat het bollengebied tussen Hillegom, De Zilk, Vogelenzang en Bennebroek nog relatief open is, zonder veel bedrijfsbebouwing, woningen of kassen, waardoor het ook voor toeristen aantrekkelijk is.

Het alternatief Nog Beter 2.0 raakt geen bollengrond en scoort alleen licht negatief op doorsnijding van overige landbouwgrond.

In het MER-onderzoek (p. 305) wordt het aantal doorsneden percelen met elkaar vergeleken om te bepalen welke variant de meeste schade toebrengt. Wij vinden het vreemd dat hierbij de aantallen doorsneden en onbereikbare percelen worden geteld, terwijl beter gekeken kan worden naar de totale oppervlakte van het verlies aan bollengrond dat hiermee gemoeid is. Bovendien brengt doorsnijding van percelen altijd verrommeling met zich mee.



In het MER-onderzoek wordt bovendien geen woord gewijd aan de manier waarop het verlies aan bollengronden als gevolg van de Duinpolderweg binnen de Bollenstreek gecompenseerd zou moeten en kunnen worden. Hoe denken de gemeenten en provincies de compensatie van bollengronden op te lossen?

Het gebied ten noorden van De Zilk en Hillegom bevat veel eersteklas hyacintengronden op de afgegraven strandwal, die precies de juiste korrelstructuur en waterhuishouding hebben, die nodig zijn voor de teelt van met name hyacinten.

Deze bollengronden zijn binnen de Bollenstreek niet of zeer moeilijk te compenseren. En als er al locaties met de juiste omvang voor compensatie worden gevonden, zullen weer andere landschappen hiervoor opgeofferd moeten worden.

Gevoigen voor het toeristisch bollenlandschap

In het MER-onderzoek wordt als positief effect van de Duinpolderweg aangevoerd dat een snelle bereikbaarheid van de Bollenstreek gunstig is voor toeristen en recreanten. In deze redenering wordt eraan voorbij gegaan dat de Bollenstreek toeristisch juist zo bijzonder is door de kleinschaligheid van het landschap, de afwisseling tussen veelkleurige bollenvelden en de andere kwaliteiten van het gebied (duinen, landgoederen, trekvaart etc).

Juist deze kleinschaligheid maakt de recreatieve routes door het duin- en bollengebied aantrekkelijk. Deze recreatieve wandel-, fiets- en vaarroutes in het bollengebied lopen door aanleg van de Duinpolderweg gevaar, terwijl het nu juist de bedoeling van de samenwerkende Bollenstreek-gemeenten is om deze routes in het kader van landschap, erfgoed en recreatie aantrekkelijker te maken en de kwaliteit ervan te verhogen (plan Bloeiende Bollenstreek).

In de Zuidvariant kruist de Duinpolderweg op veel punten bestaande wegen, zoals de Noorder Leidsevaart, Pastoorslaan en 1^e Loosterweg. Hierdoor wordt de landschappelijke uitstraling van bestaande routes in het bollenlandschap ernstig aangetast. Dit zal negatieve effecten hebben op recreatie en toerisme.

De 1^e Loosterweg, die aan de westrand van de strandwal loopt, is een belangrijke noord-zuid-verbinding in het recreatieve verkeer. Dit geldt evenzeer voor de weg langs de Leidsevaart. In de Middenvariant worden de 2^e Doodweg, de Noorder Leidsevaart en de 1^e Loosterweg zelfs afgesloten waardoor een belangrijke recreatieve fietsroute door het bollengebied tussen Hillegom, De Zilk en Vogelenzang wordt doorgeknipt.

Als de trekvaart door een weg met een viaduct wordt gekruist ervaren recreanten en toeristen het landschap niet meer als een agrarisch landschap, maar als een verkeerslandschap.

Recreanten en toeristen doorkruisen het gebied liever zelf op de fiets dan dat zij in touringcars via de Duinpolderweg snel op en neer naar de Keukenhof worden vervoerd.

Maatschappelijke Kosten-Baten-Analyse (MKBA)

In de MKBA staan zo veel aannames dat de conclusies ervan betwistbaar zijn.

Zo is bij het kapitaliseren van de effecten van de Duinpolderweg vergeten dat het landschap van de Bollenstreek niet alleen een productielandschap is, maar ook een recreatief en toeristisch landschap met een wereldwijd uniek karakter en een economische en toeristische impact die van grote nationale en internationale betekenis is.

De Hollandse bloemencultuur bepaalt het imago van Nederland. De Duin- en Bollenstreek met zijn sterke, landschappelijke kenmerken wordt in binnen- en buitenland beschouwd als het nationale erfgoed van onze bloemencultuur. Als de betere bereikbaarheid van het gebied ten koste gaat van het landschap zouden die cijfers wel eens heel anders kunnen uitpakken.

Bovendien wordt er in de MKBA (p.311) ten onrechte van uitgegaan dat bloembollen via Schiphol Nederland verlaten. Bloembollen gaan echter niet met het vliegtuig en ook de meeste snijbloemen van bloembollen gaan in vrachtwagens via de weg naar de klant.

E. Verstedelijking

Karakter van de Bollenstreek

De verkeersdeskundigen geven aan dat de wegenstructuren van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer niet op elkaar aansluiten qua schaal en 'robuustheid'. Dat is nu precies het aantrekkelijke van de Bollenstreek, dat de kleinschaligheid van het landschap nog niet overal is aangetast door wegen, woonwijken en industrieterreinen, zoals in het overgrote deel van Haarlemmermeer. Beide gebieden zijn onvergelijkbaar qua cultuurhistorie, identiteit, economie, verstedelijking, recreatieve en toeristische beleving en laat dat vooral zo blijven.

Elke wegverbinding ten westen van de N208 maakt de weg vrij voor verstedelijking van de Bollenstreek. Nieuwe 'robuuste' infrastructuur zoals de Duinpolderweg vernielt het landschap en kan bovendien aanleiding geven tot woningbouw en verdere verstedelijking.

Geen Bollenstad!

In de Nota Voorkeursalternatief stellen de Gedeputeerde Staten dat een ruimtelijke reservering voor het tracé N208-N206 nodig is vanwege "economische en demografische ontwikkelingen" in de toekomst. Wij willen graag weten welke "demografische ontwikkeling" de beide provinciebesturen daarmee bedoelen. Er is immers geen bouwlocatie gepland in het noorden van de Bollenstreek, anders dan de in de Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport genoemde reservelocatie Pastoorslaan Hillegom, als reservelocatie voor de periode na 2030.

Heeft die "demografische ontwikkeling" te maken met de recente oproep van minister Ollongren van Binnenlandse Zaken aan gemeenten om niet alleen binnen de reeds vastgestelde contouren te bouwen maar ook buiten de stadsranden en in het groen? Heeft die ontwikkeling te maken met de wens van de Metropoolregio Amsterdam, waaronder Haarlemmermeer, die zoekt naar mogelijkheden voor de bouw van vele woningen in de omgeving van Amsterdam?

Feit is dat projectontwikkelaars in de afgelopen decennia vele hectares bollengrond in handen hebben gekregen en dat zij hun kans afwachten totdat zij deze gronden kunnen benutten. Hoe groter de ring is die de Duinpolderweg door de Bollenstreek trekt, hoe meer bollenland er binnen deze ring ligt dat voor de agrarische sector onrendabel wordt. Des te groter is dan de kans dat dit uiteindelijk leidt tot verdere verstedelijking van de Bollenstreek.

Zo ontstaat, zelfs zonder dat dat de bedoeling hoeft te zijn, een bouwlocatie van de duinen tot de Ringvaart. Dan ontstaat alsnog een Bollenstad waar vanaf de jaren '90 van de vorige eeuw tegen gevochten is.

Laat de Duinpolderweg niet de startbaan voor de verstedelijking zijn en geef de Bollenstad geen kans! Als dit niet de bedoeling is van de provincies en gemeentebesturen, zorg er dan voor dat deze ongewenste ontwikkelingen niet kunnen plaatsvinden en schrap de reservering voor het tracé ten westen van de N208.

F. Voorkeur CHG

NOG Beter 2.0

Het CHG is voorstander van kleinschalige lokale verkeersoplossingen die het landschap niet aantasten en die de kans op verstedelijking van de Bollenstreek zo klein mogelijk maken.

Onze voorkeur gaat daarom uit naar de variant NOG Beter 2.0, omdat die voor landschap, cultuurhistorie, landbouw en toerisme van de Duin- en Bollenstreek veruit de minst schadelijke variant is, die bovendien de minste kans biedt op verstedelijking.

Het verbaast ons dat de variant NOG Beter 2.0 geen serieuze kans heeft gekregen, want deze variant scoort in de MKBA op plaats 2 van de 7 varianten. In de Nota Voorkeursalternatief wordt NOG Beter 2.0 zelfs tot de drie meest kansrijke varianten gerekend.

Ook uit de brief van drs. Elof Nieuwenhuis van 18 januari 2018 aan de statencommissies Verkeer blijkt dat de variant NOG Beter 2.0 de meeste voordelen heeft.

Voordelen van de variant NOG Beter 2.0

- * Het cultuurhistorisch waardevolle landschap van de Oosteinderpolder en het recreatiegebied Weerlanerpolder blijven gespaard; de twee polders blijven één geheel;
- * Er is geen sloop nodig van villa's langs de Weeresteinstraat;
- * Er is geen sloop nodig van bedrijven op het bedrijventerrein Horst ten Daal;
- * Bij doortrekking van de Weerlaan naar de N205 krijgen de bedrijven daar een directe verbinding naar de N205 en hoeven zij niet langer via de N208 naar de N207 te rijden. Dit vermindert het verkeer op de Weerlaan, Weeresteinstraat, Van den Endelaan en Leidsestraat;
- * Een aquaduct onder de Ringvaart garandeert een continue doorstroming van het verkeer en is landschappelijk beter in te passen dan een hoge brug;
- * Doordat deze oplossing relatief ver van Zuid-Kennemerland ligt is er een minder aanzuigende werking van verkeer, waardoor de verkeersbelasting voor de Weeresteinstraat zal meevallen;
- * Zonder doortrekking naar het westen kan de Weerlaan de verkeersbelasting goed aan;
- * Door geluidsschermen en een aquaduct onder de Ringvaart kunnen de woonwijken nabij de Weerlaan beschermd worden tegen de gevolgen van mogelijk toenemend verkeer.

Samenvattend standpunt CHG

- * Wij wijzen zowel het voorkeurstracé (Zuidvariant) als de Middenvariant af. Niet kiezen tussen twee kwaden!
- * Wij willen geen weg in het poldergebied en het bollengebied tussen Hillegom en Bennebroek;
- * Wij verzetten ons tegen ruimtelijke reservering voor een verbinding tussen de N208 en de N206 omdat nut en noodzaak hiervoor niet zijn aangetoond;
- * Wij zijn voorstander van doortrekking van de bestaande Weerlaan naar de N205 met een aquaduct onder de Ringvaart, zoals beschreven in Variant NOG Beter 2.0;
- * Wij zijn voorstander van verdubbeling van de N207 en de Elsbroekerbrug tussen N208 en N205;
- * Wij denken dat de oost-west-verbinding van Zuid-Kennemerland ook moet verbeteren. Dat kan door de geplande weg bij Zwaanshoek over de Ringvaart door te trekken naar de Glipperdreef;
- * Wij willen een integrale en samenhangende aanpak voor het auto- en fietsverkeer en het openbaar vervoer.

Met vriendelijke groet,

Namens het bestuur van het CultuurHistorisch Genootschap Duin- en Bollenstreek (CHG)

Alfred Pop, voorzitter





Zanderijlandschap tussen De Zilk en Vogelenzang, in het midden de Zilkerduinweg en de Tiltenberg.

Bijlage: Landschappen en cultuurhistorie m.b.t. de Duinpolderweg

In het gebied tussen Hillegom, Bennebroek, De Zilk en Vogelenzang komen verschillende landschappen voor, elk met hun specifieke kenmerken en cultuurhistorische elementen. De historisch geograaf dr. J.J.J. Beenakker heeft aangetoond dat er weinig gebieden zijn waar op een paar kilometer zoveel verschillende landschappen voorkomen. Gaande van oost naar west, van de Ringvaart naar de Waterleidingduinen komen we de volgende landschappen tegen:

1. De veenweidegebieden in de Oosteinderpolder en Weerlanerpolder

De Weerlanerpolder is gesticht in 1631, de Oosteinderpolder in 1653. Het landschap is er in honderden jaren niet wezenlijk veranderd en vertoont nog steeds het verkavelingspatroon uit de late Middeleeuwen. In beide polders stroomt een eeuwenoude watering, die in beide polders de Leeck heet. Dwars op die watering zijn de gronden verkaveld in regelmatige percelen met lange, smalle kavels (het Slagenlandschap).

In de Vosse- en Weerlanerpolder stroomt de Leeck van west naar oost; het verkavelingspatroon loopt daar in noord-zuid richting. In de Oosteinderpolder daarentegen stroomt de eeuwenoude Molensloot (de Leeck) van noord naar zuid. Daar loopt het verkavelingspatroon van oost naar west. In deze polder zijn ook nog oude pestbosjes aanwezig. De Oosteindervaart is gegraven t.b.v. de afzanding van het duingebied.

2. Het zanderijgebied Oostduin: Ten noorden van Hillegom vertakt de strandwal in een westelijke uitloper, waarop de N208 ligt, en een oostelijke uitloper die doorloopt tot aan de Zandlaan. Deze strandwal tussen de N208 en Zandlaan is in de 19^{de} eeuw afgegraven voor de tuinbouw en bollenteelt. Dat is te zien aan de hooggelegen Zandlaan, Winterrustlaan, Bethlehemlaan en Kennemerbeekweg, die nog op oud duinniveau liggen en aan de zanderijsloten en hagen die kenmerkend zijn voor het zanderijlandschap.

3. In het zanderijgebied ten westen van de N208 is de strandwal eveneens in de 19^{de} eeuw afgegraven ten behoeve van de tuinbouw en bollenteelt. Dit zanderijlandschap strekt zich uit van de Weeresteinstraat en Haarlemmerstraat tot aan de 1^e Loosterweg. Het hoogteverschil tussen de bollenvelden bij de Nieuweweg geeft goed aan hoe hoog de strandwal oorspronkelijk was en hoeveel meter de strandwal is afgegraven. Deze steilrand is zeer waardevol. Op de driesprong 1^e Loosterweg-Margrietenlaan-Nieuweweg is nog een restant van het duin aanwezig. Ook dit zanderijlandschap heeft zanderijsloten en op sommige plaatsen staan hagen, die kenmerkend voor het zanderijlandschap.

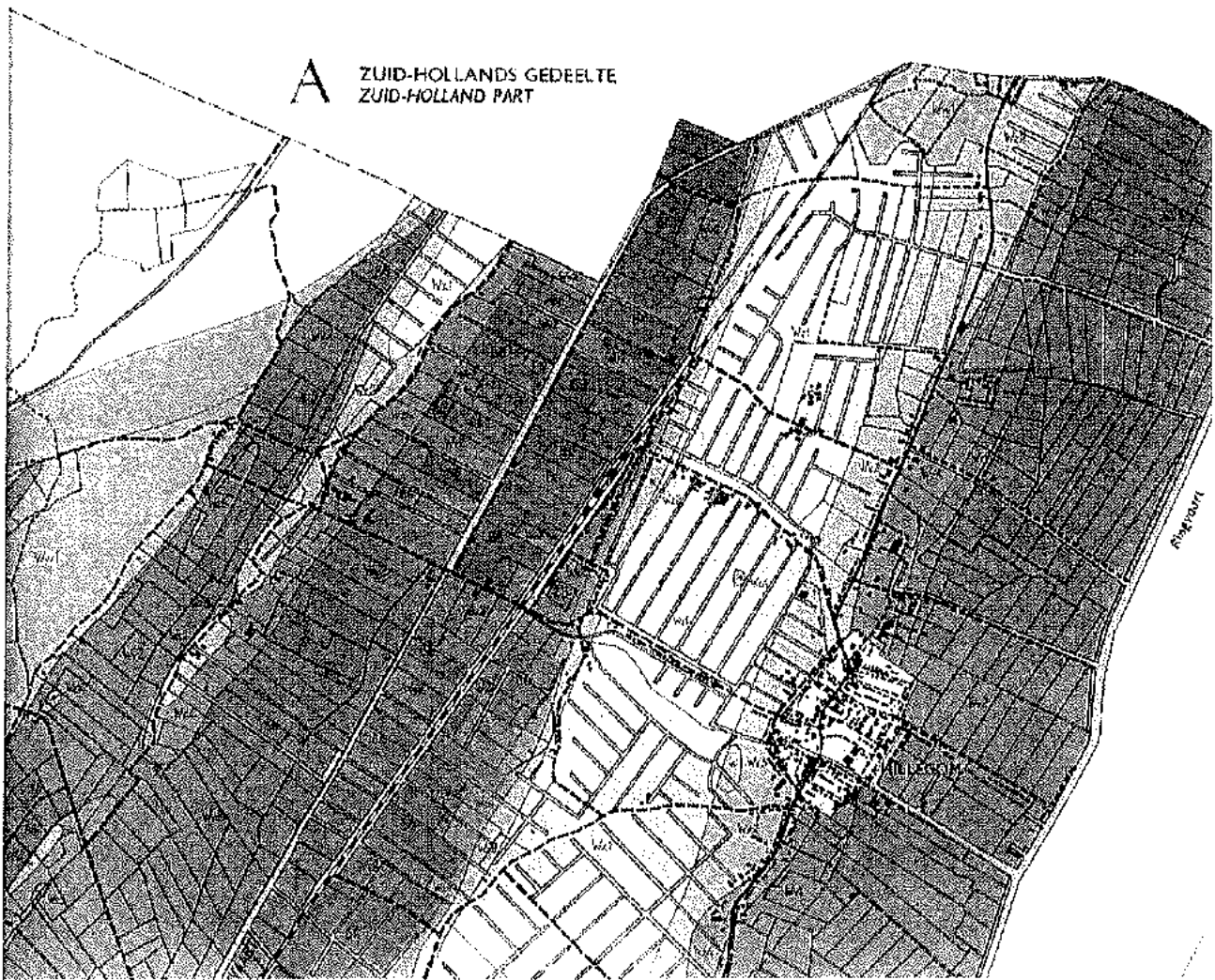
4. Het Lokhorsterduin is het grootste niet-afgegraven gedeelte van de strandwal van Hillegom. Hier lag het voormalige landgoed Lokhorsterduin, waarvan de lanenstructuur met zeer oude bomen en de uitkijkheuvel (belvédère) nog in het landschap te vinden zijn. Dit landgoed werd vanaf 1925 ingericht als terrein van de "Vereniging tot Christelijke Verzorging van Geestes- en Zenuwzieken In Nederland" ofwel Psychiatrisch Ziekenhuis van Vogelenzang, later De Geestgronden en GGZ InGeest. Van deze psychiatrische instelling zijn in het terrein nog veel historische restanten aanwezig, zoals de begraafplaats en de aardappelvelden waar de patiënten werkten.

5. De in 1657 aangelegde trekvaart Haarlem-Leiden loopt als een kaarsrechte vaart door het landschap. Het tracé van de trekvaart volgt grotendeels de veenwateringen die voor 1657 al in de strandvlakte tussen De Zilk, Vogelenzang en Hillegom aanwezig waren. Het jaagpad langs de trekvaart, dat bij Hillegom tweemaal van oever wisselt, is verdwenen onder het wegdek van de Noorder Leidsevaart. De Bartenbrug ligt nog op de oorspronkelijke plaats. De spoorlijn kruist de trekvaart bij de Traliebrug in Vogelenzang.

6. De strandvlakte tussen De Zilk, Vogelenzang en Hillegom is vanouds een gebied met een veenlaag. Dit gebied is in de loop der tijd omgezet tot bollengrond door het zand naar boven te halen. Hierdoor is dit ook een eersteklas bollenteeltgebied geworden dat bijdraagt aan het bollenareaal en aan de openheid en toeristische aantrekkelijkheid van Hillegom, De Zilk en Vogelenzang.

7. De Tiltenberg is het laatste gedeelte van de strandwal van De Zilk. Doordat hierop een klooster is gevestigd, is dit oorspronkelijk duingebied niet afgegraven. Dit in tegenstelling tot de bollenvelden eromheen, die op eersteklas zandgrond liggen. Het zanderijlandschap is daar niet verrommeld met kassen en bedrijfsgebouwen. De steilrand van de duinen vormt een groot contrast met de lager gelegen bollenvelden en geeft goed aan hoe hoog de strandwal oorspronkelijk was en hoeveel meter de strandwal is afgegraven. Deze steilrand is zeer waardevol.

A ZUID-HOLLANDS GEDEELTE ZUID-HOLLAND PART



Gedeelte van de Bodemkaart van de Bollenstreek (Van der Meer, momentopname 1952).

LEGENDA LEGEND

W STRANDWALLENLANDSCHAP BEACH-BANK LANDSCAPE

Ww STRANDWALGRONDEN BEACH-BANK SOILS

- Ww1 droge strandwalgrind met
dry beach-bank soil
- Ww2 vochtige strandwalgrind met silthoudende kleiengrind
moist beach-bank soil with a silty topsoil
- Ww3 droge strandwalgrind met silthoudende kleiengrind
dry beach-bank soil with a silty topsoil
- Ww4 vochtige silthoudende strandwalgrind
moist slightly silty beach-bank soil
- Ww5 droge silthoudende strandwalgrind
dry slightly silty beach-bank soil

Wz ZANDRIJGRONDEN EXCAVATED BEACH-BANK SOILS

- Wz1 kalkrijke zandrijgrond
calcareous excavated beach-bank soil
- Wz2 kalkhoudende zandrijgrond
shaly calcareous excavated beach-bank soil
- Wz3 kalkhoudende zandrijgrond met doorgeplette klei
slightly calcareous excavated beach-bank soil with clay disturbed by trache digging
- Wz4 kalkloze zandrijgrond
non-calcareous excavated beach-bank soil
- Wz5 kalkrijke zandrijgrond met doorgeplette klei
non-calcareous excavated beach-bank soil with clay disturbed by trache digging

Wv STRANDVLAKTE-ZANDGRONDEN BEACH-PLAIN SAND SOILS

- Wv1 strandvlakte-zandgrond, dikker dan 1 m op veen
beach-plain sand soil, deeper than 1 m overlying peat
- Wv2 strandvlakte-zandgrond, dunner dan 1 m op veen
beach-plain sand soil, less than 1 m overlying peat
- Wv3 strandvlakte-zandgrond, dunner dan 1 m op veen
beach-plain sand soil, less than 1 m overlying peat
- Wv4 silthoudende strandvlakte-zandgrond, dunner dan 1 m op veen
slightly silty beach-plain sand soil, less than 1 m overlying peat
- Wv5 silthoudende strandvlakte-zandgrond, dunner dan 1 m op veen
slightly silty beach-plain sand soil, less than 1 m overlying clay (on peat)

Da KALKRIJKE DUINZANDGRONDEN CALCAREOUS DUNE SAND SOILS

- Da1 vochtige kalkrijke duinzandgrond
moist calcareous dune-sand soil
- Da2 vochtige, kalkrijke duinzandgrond, dunner dan 1 m op klei
moist calcareous dune-sand soil, less than 1 m overlying clay
- Da3 droge kalkrijke duinzandgrond, dunner dan 1 m op klei
dry calcareous dune-sand soil, less than 1 m overlying clay

Dn KALKLOZE DUINZANDGRONDEN NON-CALCAREOUS DUNE SAND SOILS

- Dn1 vochtige kalkloze duinzandgrond
moist non-calcareous dune-sand soil
- Dn2 droge kalkloze duinzandgrond
dry non-calcareous dune-sand soil
- Dn3 vochtige kalkloze duinzandgrond, dunner dan 1 m op veen
moist non-calcareous dune-sand soil, less than 1 m overlying peat
- Dn4 vochtige silthoudende kalkloze duinzandgrond
moist slightly silty non-calcareous dune-sand soil
- Dn5 droge silthoudende kalkloze duinzandgrond
dry slightly silty non-calcareous dune-sand soil

Pt GRONDEN VAN DE DROOGMAKERIJEN RECLAIMED LAKE-BOTTOM SOILS

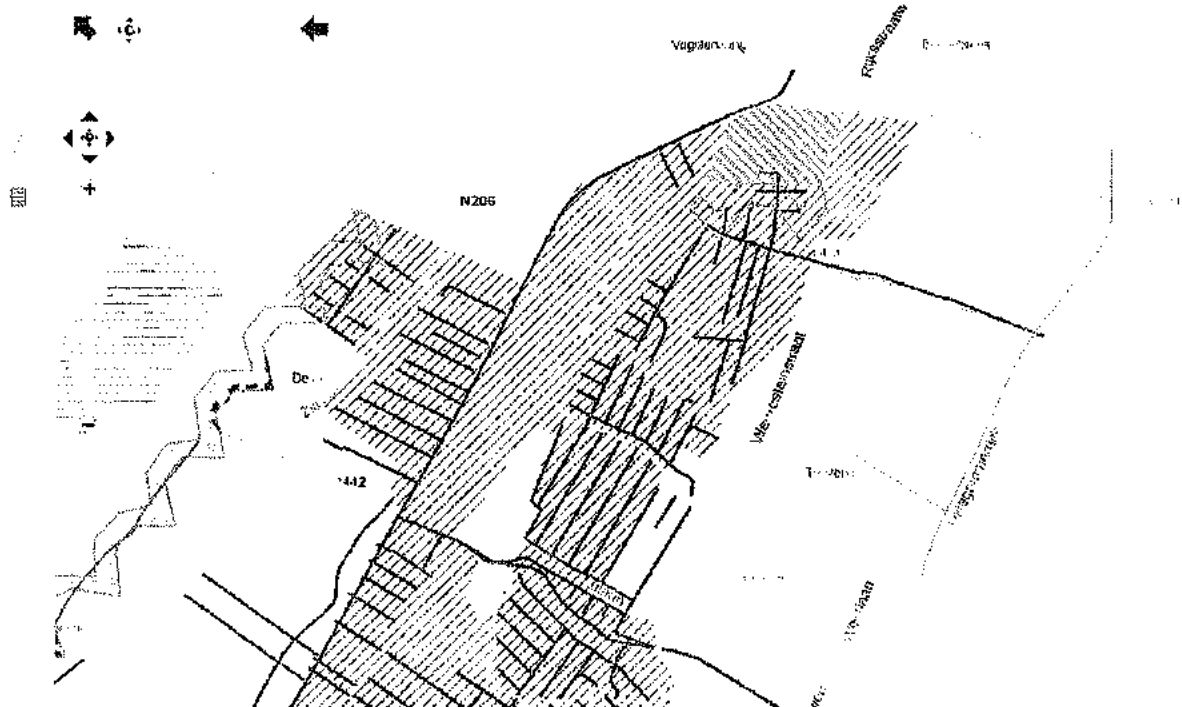
Pt OUD ZEEKLEI-GRONDEN OLD SEA-CLAY SOILS

- Pt kalkrijke oude zeeklei-grind met een dek van vermaarde
non-calcareous old sea-clay soil underlying stony peat

B BIJZONDERE ONDERSCHIEDINGEN SPECIAL FEATURES

- B4 opgeschagde grond
soil raised by slat
- B5 uitgekloede grond
soil from which the clay has been excavated
- B6 omgespoete grond
soil reworked by suction dredging
- B7 diepgedolven grond
treble dug soil
- B8 uitgevande en ingevaren grond
soil consisting of dune-sand replacing excavated peat

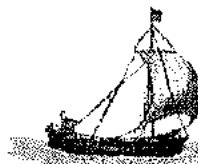




Kenmerken en waarden landschap. Provinciale Cultuurhistorische kaart Zuid-Holland (PZH, 2018)
www.zuid-holland.nl/onderwerpen/landschap/cultuur-erfgoed/cultuurhistorische



Waardevolle landschappen en cultuurhistorische landschapselementen. (Cultuurhistorische Atlas Duin- en Bollenstreek, CHG 2018)
www.cultuurhistorieduinenbollenstreek.nl



VENNIP. D

BOJNS
OOTP.

LEYDT



De Weerlanerpolder en Oosteinderpolder in Hillegom vanuit het zuiden, voor de herinrichting in 2014. Onderaan de Weerlaan, in het midden van de Weerlanerpolder de west-oost lopende Leeck. Verder naar het noorden de Oosteinderlaan en de Oosteinderpolder richting Bennebroek, met de noord-zuid slingerende Leeck of Molensloot, die uitkomt in de Oosteindervaart.



De Weerlanerpolder vanuit het noorden, na de herinrichting als natuur- en recreatiegebied in 2014.



De Oosteinderpolder Hillegom, met de Leeck of Molensloot die uitkomt in de Oosteindervaart.



Bollengebied ten oosten van de Zandlaan in de Oosteinderpolder.



De Winterrustlaan, hoek Zandlaan in het Zanderijgebied Oostduin in Hillegom.



Het Lokhorsterduin gezien vanaf de hoger gelegen Nieuweweg in Hillegom, nabij de spoorlijn.



Oude beuken in een laanstructuur in het Lokhorsterduin in Hillegom.



Bollenvelden op de strandwal tussen de Pastoorsslaan en Nieuweweg in Hillegom.





Bollenvelden op de strandwal tussen de 1^e Loosterweg en de spoorlijn in Hillegom.



Bollenvelden tussen de Noorder Leidsevaart en Zilkerduinweg in Hillegom en De Zilk.



Bollenvelden nabij de Tiltenberg en 2^e Doodweg in Vogelenzang.



Bollenvelden nabij de Tiltenberg en 2^e Doodweg in Vogelenzang.

Marca Buftink Communicatie

In opdracht van het CultuurHistorisch Genootschap Duin- en Bollenstreek, februari 2018.



Voor behoud en bescherming van het wereldwijd unieke karakter van de Duin- en Bollenstreek! pag. 20
Comité van Aanbeveling: prof. drs. A.L.L.M. Asselbergs, mevr. drs. L. Günther, mevr. drs. E. Hijckama Vlieg, dhr F. Jonkman

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

U kunt van 8 januari tot en met 18 februari 2018 uw inspraakreactie (zienswijze) indienen op de resultaten van de planstudie en het voorlopig voorkeursalternatief voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer-anstreek, ook bekend als Duinpolderweg.

Wij stellen het op prijs als u uw zienswijze toelicht met argumenten.

Heeft u nog vragen? Mailt u deze dan naar info-duinpolderweg@noord-holland.nl.

Naam:

Organisatie:

Postadres: Huisnr.

Postcode: Plaats:

E-mailadres:

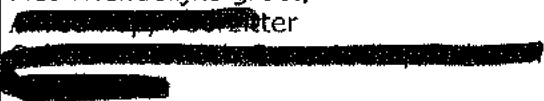
Telefoonnummer:

Datum:

Zienswijze:

Geachte mevrouw Luchtenburg

Hierbij doen wij u onze Zienswijze m.b.t.
het voorlopige voorkeursalternatief
Duinpolderweg toekomen.

Met vriendelijke groet,


Bijlage

55598438_3565488_Zienswijze 
 15-02-
2018.pdf

Bijlage

Bijlage

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 16 Feb 2018 16:19:16 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55598527_3565502_Zienswijze_Kees_Romijn.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55598527.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55598527
Status	Gereed
Aangemaakt	16-02-2018 16:19:04

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer: 55598527)

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] Zwaanshoek
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Provincie Noord-Holland
Mevrouw R. Luchtenburg
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Zwaanshoek, 16 februari 2018

Onderwerp: 1030959 / zienswijze planstudie Duinpolderweg

Geachte mevrouw Luchtenburg,

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar met betrekking tot het tracé dat is voorgesteld tussen de Spieringweg en Bennebroekerdijk in Zwaanshoek: de Noordelijke Randweg bij Zwaanshoek.

Dit tracé loopt in het voorlopig voorkeursalternatief over de Spieringweg, langs het nieuw aangelegde park met een bocht dwars door het park, langs de percelen Hanepoel 109, 109A, 109B en 111. Daarnaast is voorgesteld een deel van de Bennebroekerdijk in Zwaanshoek af te sluiten.

Belanghebbende

Ik ben eigenaar van de woning op Hanepoel 111.

De beoogde Randweg om Zwaanshoek (exacte tracé is nog niet bekend) grenst nagenoeg aan mijn perceel.

Bezwaren tracé

Ik heb de volgende bezwaren wat betreft de voorgestelde Randweg om Zwaanshoek:

- Het realiseren van de Duinpolderweg is een regionaal probleem van 2 provincies. De verkeersoverlast in de dorpskern van Zwaanshoek is een lokaal probleem. In hoeverre gaat de provincie over een lokaal verkeersprobleem?
- De aanleg van de Noordelijke Randweg bij Zwaanshoek is mijn inziens niet noodzakelijk. Het realiseren van de Duinpolderweg leidt hoogst waarschijnlijk tot een aanzienlijke vermindering van het verkeer door Zwaanshoek. Kortom, welk probleem bestaat er nog in Zwaanshoek wanneer de Duinpolderweg gerealiseerd is? Is het niet noodzakelijk dat na het realiseren van de Duinpolderweg opnieuw metingen worden uitgevoerd om te bepalen of er in Zwaanshoek nog maatregelen getroffen moeten worden?
- Als er al een probleem blijft bestaan wordt deze door de randweg mijn inziens verplaatst van de kern van Zwaanshoek (gemeente Haarlemmermeer) naar Bennebroek (gemeente Bloemendaal). Naar een weg, de Meerweg, welke in de huidige situatie al niet geschikt is voor het aantal verkeersbewegingen per 24 uur. Kan de Meerweg in Bennebroek het extra verkeer van de voorgenomen Randweg Zwaanshoek erbij hebben? Zorgt

verkeerstoename op de Meerweg niet voor opstoppen ter hoogte van de brug over de ringvaart met alle (gezondheids)consequenties van dien? Ook het verkeer op een deel van de Spieringweg in Zwaanshoek zal toenemen. Alsméde het verkeer op de Bennebroekerdijk ten Noorden van de brug over de Ringvaart. Wat is het effect van het realiseren van een randweg op het doorgaand en afslaand verkeer op de Bennebroekerdijk en de Spieringweg?

Daarnaast is in het plan niet zichtbaar hoe op- en afritten bij deze randweg gerealiseerd worden op de Bennebroekerdijk en de Spieringweg, waarbij de doorstroming van verkeer en veiligheid gewaarborgd is?

- In hoeverre heeft het realiseren van een Randweg om Zwaanshoek een aanzuigende werking op doorgaand verkeer waardoor de verkeersdruk op andere plekken, zoals Bennebroek en Heemstede, vergroot wordt? Hierbij voorzien wij als groot knelpunt de brug over de Bennebroekerdijk in Zwaanshoek en Meerweg in Bennebroek. Wachtend verkeer zal voor deze brug toenemen en voor overlast zorgen voor andere weggebruikers en bewoners.
- Wat ik niet goed kan inzien in de beschikbare rapporten is waarom de Provincies Zuid- en Noord Holland een verkeersprobleem in Zwaanshoek willen aanpakken dat in feite een aangelegenheid is tussen de gemeenten Bloemendaal en Haarlemmermeer. De provincie treedt hier ons inziens in de autonomie van deze twee Gemeenten. Het zijn toch de betrokken gemeenteraden van de twee gemeenten welke beslissen over een lokale (rand)weg en de financiering ervan. Niet de provincies? Is de provincie bevoegd voor het oplossen van een lokaal probleem?
- Hoe kan het dat de Randweg om Zwaanshoek uit het Mobiliteitsfonds wordt bekostigd, aangezien het verkeersprobleem in Zwaanshoek geen regionaal of provinciaal probleem betreft?
- In de rapportages welke te vinden zijn op de site van de provincie lees ik geen helder bewijs van nut en noodzaak van deze Randweg. Mijn inziens wordt het lokale verkeersprobleem in Zwaanshoek, te weten verkeer op de Bennebroekerweg, met deze randweg verplaatst, niet opgelost. Daarnaast is eind 2017 de Bennebroekerweg in Zwaanshoek opnieuw ingericht met als doel het verkeer gelijkmatiger en veiliger door Zwaanshoek te laten rijden en het gebruiken van deze weg voor doorgaand verkeer te ontmoedigen. Nodigt het realiseren van een Randweg juist niet doorgaand verkeer uit deze route te gebruiken? Is het effect van het aanpassen van de Bennebroekerweg al geëvalueerd. Wat zijn de resultaten van deze aanpassingen? Als automobilist ervaar ik een vermindering in drukte op de Bennebroekerweg sinds de gemaakte aanpassingen. Zijn verkeersmetingen van voor- en na de aanpassingen reeds bekend?
- Het afsluiten van een deel van de Bennebroekerdijk is in strijd met het doel van de voorkeursvariant: doorstroming van het autoverkeer. Wanneer de dijk wordt afgesloten voor doorgaand verkeer vrees ik voor toename van drukte op andere plekken en zal verkeer naar bepaalde bestemmingen twee maal door Zwaanshoek moeten rijden om de bestemming te bereiken. Dit is geen oplossing van het probleem, maar het verplaatsen en wellicht vergroten van het probleem. Is er onderzoek gedaan naar het effect op de verkeersstroom door het afsluiten van de Bennebroekerdijk? Een recent voorbeeld van een afsluiting zonder succes is het afsluiten van de Waddenweg in Hoofddorp middels een bus-sluis. In deze situatie is met ook teruggekomen op het besluit de weg af te sluiten.
- In de voorkeursvariant is geen rekening gehouden met de concrete bouwplannen ten noorden van Zwaanshoek zoals bekend bij de Gemeente Haarlemmermeer. Dit betreft circa 5000 woningen. Het tracé van de Randweg zoals nu getekend voorziet niet in het ontsluiten van de woonwijken welke tussen Zwaanshoek en de Cruquius gerealiseerd worden. Een tracé in

meer Noordelijke Richting voorziet wellicht beter in het ontsluiten van deze nieuwe woonwijken. Is het niet verstandiger om de plannen voor de nieuwbouw wijken richting Cruquius concreet te maken en vervolgens te kijken welke infrastructuur gerealiseerd moet worden voor deze wijken?

- De Randweg doorsnijdt het park in Zwaanshoek welke zeer recent is ingericht als natuur en- recreatie gebied. Recent is zelfs een stuk grond onteigend van mij en mijn broers door de Provincie, t.b.v. realiseren van een fietspad door dit Park. Met oog op bovenstaande nieuwbouwplannen is het behouden van dit park voor zowel de dieren en het groen, als voor de mensen welke er kunnen recreëren van groot belang. Zowel voor de bewoners van Zwaanshoek als de toekomstige bewoners in de nieuwbouwwijken.

Mijn vraag: waarom wordt ervoor gekozen een weg in een park aan te leggen als er op het akkerland, welke voornamelijk in het bezit zijn van woningbouw coöperaties, ruimte is voor een weg, zodat het park behouden kan worden?

- De voorgestelde randweg snijdt een deel van de Hanepoel af van de dorpskern van Zwaanshoek.

Het werkelijke einde van de Hanepoel ligt noordelijker dan de doorkruising van de Hanepoel door de Randweg in het schetsontwerp. Dit is in strijd met het uitgangspunt van de provincie : "de Duinpolderweg of andere verbindingswegen zo ver mogelijk bij de bebouwing vandaan te projecteren".

Het is voor de projectgroep van belang om ter plaatse de situatie op de Hanepoel te bekijken, daar er een wezenlijk verschil is in de werkelijke situatie en het beeld van de Hanepoel op Google Maps.

De Hanepoel lijkt op Google Maps over te gaan in de Bennebroekerdijk, dit is echter niet de realiteit. De Hanepoel eindigt niet in een andere weg maar in een sloot. Zie bijlage 1, foto huidige situatie.

Persoonlijke bezwaren

Met het realiseren van een randweg op de voorgestelde locatie wordt voor mij als eigenaar van de woning op Hanepoel 111 de verkeershinder significant vergroot. De weg heeft voor mij de volgende consequenties:

- Het uitzicht vanuit mijn woning en mijn achtertuin zal door de weg enorm vervuild worden.
- De autoweg, met de geplande 60 km zone zal voor veel geluidsoverlast zorgen.
- Door het realiseren van de weg word ik geconfronteerd met een enorme toename van uitlaatgassen, fijnstof en lichtvervuiling door koplampen en lantaarnpalen.
- Door het realiseren van de weg wordt de verkeersintensiteit vlak langs mijn woning enorm vergroot.
- Ik word samen met andere bewoners langs de Hanepoel door deze Randweg afgesneden van de dorpskern van Zwaanshoek.
- Gebruik van het park voor ontspanning en sportactiviteiten wordt door het realiseren van de weg minder aantrekkelijk.

Verzoek

Ik verzoek u op grond van het bovenstaande het volgende:

- De plannen voor de voorgenomen Randweg bij Zwaanshoek niet verder uit te werken maar af te blazen.
- Indien doorgedaan wordt met het uitwerken van de plannen voor een Randweg er bewijs komt van nut en noodzaak van deze weg.
Ik wil antwoord op de vraag of de randweg om Zwaanshoek noodzakelijk is, wanneer de Duinpolderweg gerealiseerd is en wat het effect is van de reeds gerealiseerde wijzigingen op de oude Bennebroekeweg in Zwaanshoek.
- Geen afsluiting van de Dijk, zodat doorstroming van verkeer gehandhaafd blijft en er een betere verdeling van de verkeersstroom is.

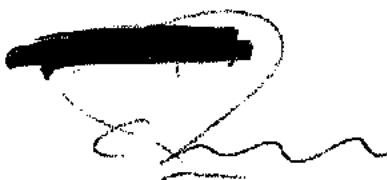
- In mijn ogen is een andere optie het gebruiken van de bestaande rondweg Bennebroekerdijk, in combinatie met het maken van een kleine randweg achter het bedrijven terrein achter de woonboulevard de Cruquius. Deze Randweg zal minder verkeersoverlast hebben voor omwonenden. Wellicht is deze optie ook goedkoper omdat er in grote mate gebruik gemaakt wordt van de bestaande infrastructuur.
- Ik wil bewijs van nut en noodzaak over de positionering van de voorgenomen weg vlak langs mijn woning op Hanepoel 111. Mijn inziens is er op andere plekken tussen Zwaanshoek en de Cruquius meer plek voor het realiseren van een weg en het realiseren van adequate aansluitingen op de Bennebroekerdijk en Spieringweg.
- Wanneer er daadwerkelijk gekozen wordt voor een Randweg om Zwaanshoek er een andere ligging, noordelijker, buiten het dorp, en buiten het park wordt gepland, rekening houdend met de nieuw te bouwen woningen ten noorden van Zwaanshoek.
 - Geen doorkruising van de Hanepoel door een nieuwe en drukke weg.
 - Geen 60 km weg maar 30km weg, zodat er minder last is van geluid, uitlaatgassen en de route veiliger is, net zoals de huidige Bennebroekerweg.
- Wanneer er op een later tijdstip overgegaan wordt op nadere detaillering wens ik als omwonenden betrokken te worden en tijdig en correct geïnformeerd te worden.
- Een rectificatie en excuus over eerdere communicatie (zie brief kenmerk 1031782/1031786 van de Gedeputeerde Staten van de provincies Zuid- en Noord-Holland), aan alle bewoners van Zwaanshoek, met hierin de juiste tekening van de voorgestelde weg. Een bijeenkomst in het dorpshuis kan bijdragen aan het adequaat informeren van de burgers. Een verlenging van de zienswijze termijn draagt bij aan eerlijke kansen voor alle mensen die een zienswijze willen indienen.

Mijn zienswijze ontvangt u in tweevoud, per post en per e-mail, om er zeker van te zijn dat deze u op tijd bereikt.

Ik ga er van uit dat u mij van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt. Ik ontvangen graag een ontvangstbevestiging van u.

In afwachting van uw reactie.

Hoogachtend,



c.c.

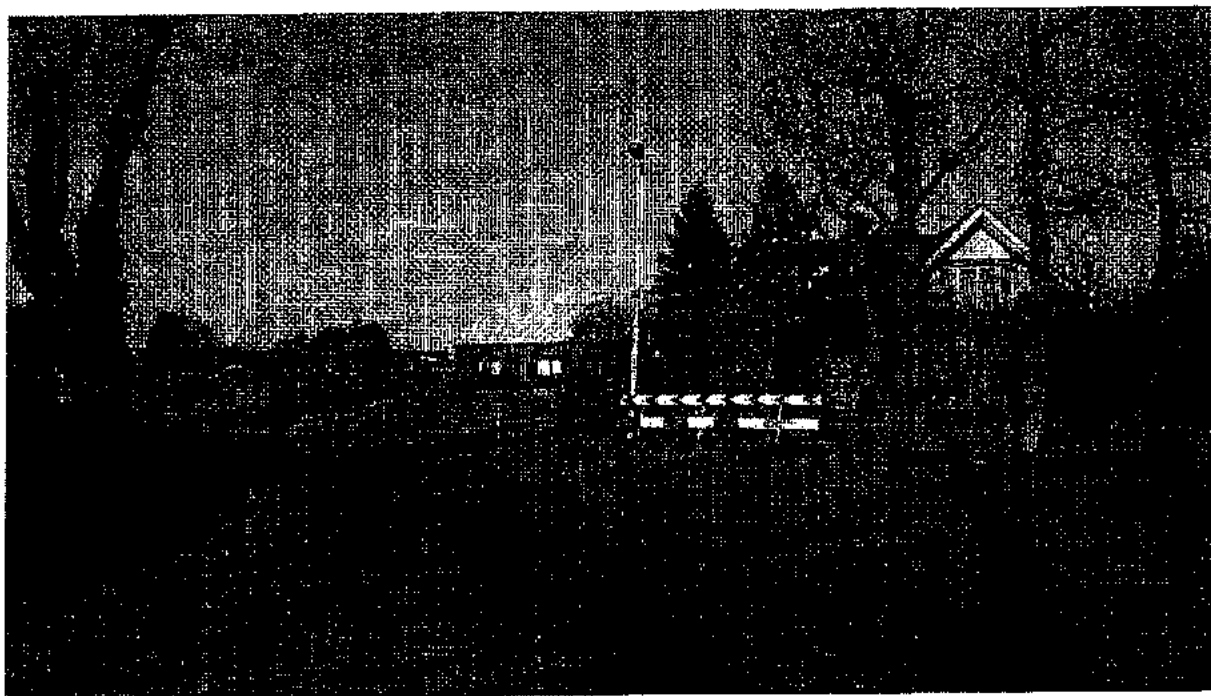
- De Vos en Partners Advicaten

Bijlagen:

1. Foto huidige situatie noordzijde Hanepoel Zwaanshoek
2. Brief (kenmerk 1031782/1031786)
3. Tekening Gepubliceerd op de website: 18.01.2018
4. Tekening gepresenteerd op de inloopbijeenkomst 23.01.2018 te Noordwijkerhout
5. E-mail Dhr. J. Kootstra

BIJLAGE 1

Foto huidige situatie Noordeinde van de Hanepoel in Zwaanshoek. De Hanepoel eindigt in een sloot. Niet in een weg zoals weergegeven op Google Maps.



BIJLAGE 2

Bron:

Brief (kenmerk 1031782/1031786) van de Gedeputeerde Staten van de provincies Zuid- en Noord-Holland

Voorlopig voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief bestaat in grote lijnen uit: het upgraden van de Nieuwe Bennebroekerweg in de Haarlemmermeer tussen rijksweg A4 en de N205 tot 2x2 rijstroken, een nieuwe verbinding van 2x1 rijstroken tussen de N205 en de N208, een nieuwe verbinding tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg bij Zwaanshoek en een nieuwe verbinding tussen rijksweg A44 en Lisse. Mogelijk wordt de verbinding in de toekomst doorgetrokken tot aan de N206.



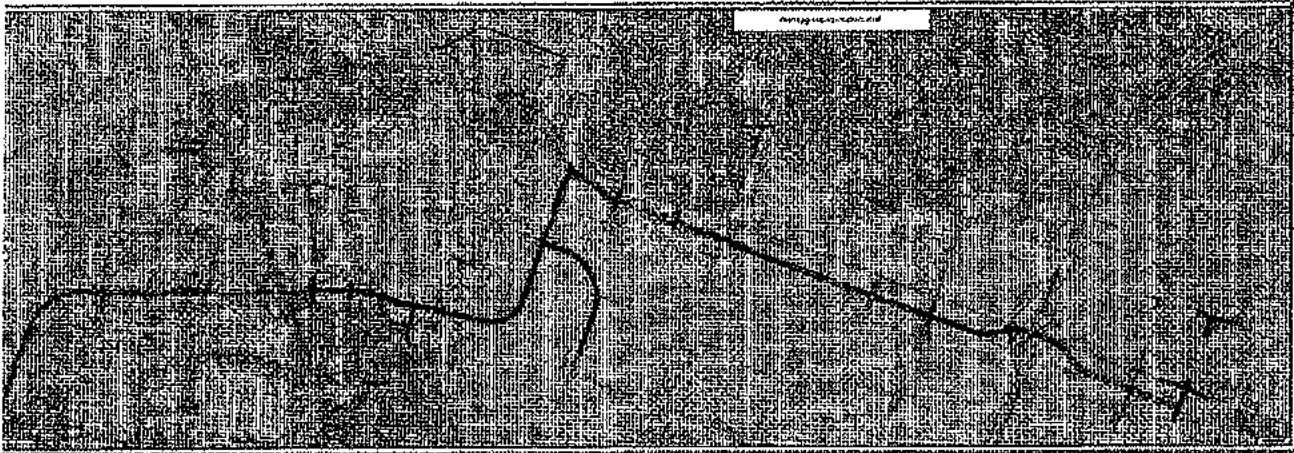
DIANPOLDERWEG - VOORLOPIG VOORKEURSALETERNATIEF

BIJLAGE 3

Bron:

https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Projecten_verkeer_en_vervoer/Duinpolderweg/Voorlopig_voorkeursalternatief

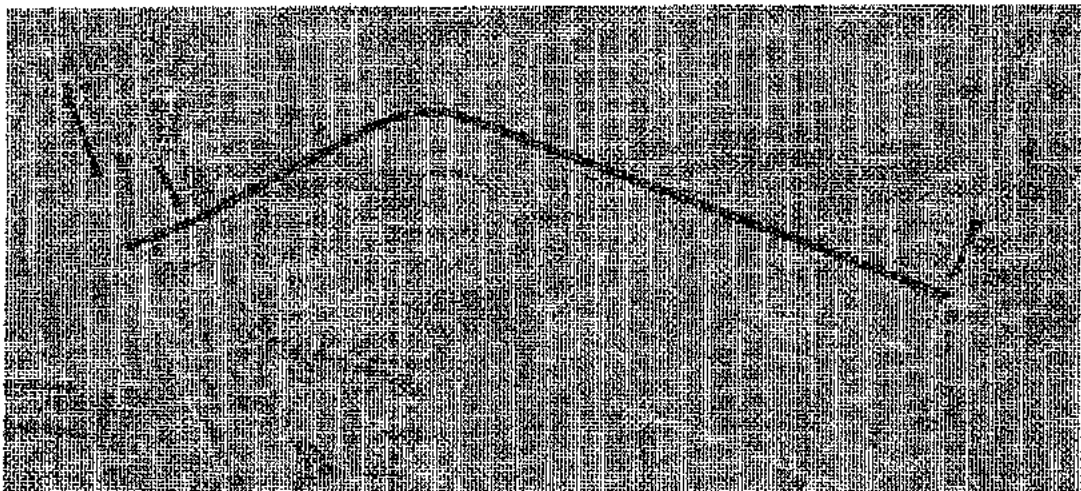
Gepubliceerd op de website: 18.01.2018



BIJLAGE 4

https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Projecten_verkeer_en_vervoer/Duinpolderweg/Mediatheek_Duinpolderweg/Afbeeldingen/Voorlopig_voorkeursalternatief_Duinpolderweg.std?display=inline

Gepresenteerd op de inloopbijeenkomst 23.01.2018 te Noordwijkerhout.



BIJLAGE 5

Van: info-duinpolderweg <info-duinpolderweg@noord-holland.nl>

Verzonden: maandag 29 januari 2018 21:05

Aan: monica piepers

CC: g.beller@haarlemmermeer.nl

Onderwerp: RE: Vragen over schetsontwerp randweg bij zwaanshoek

Geachte mevrouw Piepers,

Via dit bericht bevestig ik wat we vanmiddag telefonisch bespraken naar aanleiding van uw vragen over de juistheid van het getoonde kaartmateriaal.

Er zijn twee soorten alternatievenkaarten:

1. Kaarten op schetsontwerpniveau. Dit zijn gedetailleerde kaarten waar de exacte ligging van het tracé ten opzichte van de omgeving op is af te lezen. Deze kaarten zijn van alle alternatieven gemaakt aan het begin van de studie (voorjaar 2017). Deze bestanden zijn groot en niet leesbaar weer te geven op een A4. Dit zijn de grote kaarten die op tafel lagen tijdens de inloopbijeenkomst van 23 januari.
2. Kaarten op een grover schaalniveau. Dit zijn de kaartjes die we in het hoofdrapport van de MER hebben gebruikt, maar bijvoorbeeld ook in de brief aan de bewoners (grijs-witte achtergrond). Dit zijn toegankelijke plaatjes waar het hele tracé in één oogopslag op is af te lezen. Ze zijn afgeleid van het schetsontwerp. Voor het bepalen van de exacte ligging ten opzichte van woningen of bedrijven zijn deze niet geschikt.

U heeft terecht geconstateerd dat de ligging van de randweg Zwaanshoek op beide kaarten iets van elkaar verschilt. Als je het grove kaartje (2) vergroot, dan kun je daaruit aflezen dat de weg net in het park loopt, tegen de begraafplaats aan. De juiste ligging van de weg is aan de rand van het eerste landbouwperceel, tegen de rand van het park aan. Hoewel kaart 2 dus niet bedoeld is om de exacte ligging te bepalen, begrijpen wij dat men dit toch doet en dat hieruit onduidelijkheid ontstaat. Dat was niet onze bedoeling uiteraard, waarvoor excuses. Er is dus ook geen sprake van een wijziging van de ligging gedurende het onderzoek of na de besluitvorming. Onderstaande uitsnede uit de gedetailleerde kaart (1) geeft de ligging weer die Gedeputeerde Staten van beide provincies op 19 december 2017 hebben vastgesteld. Naast het toegankelijke kaartje van het voorkeursalternatief (2) heeft ook het gedetailleerde schetsontwerp (1) op de website gestaan. Omdat dit niet voor iedereen makkelijk te vinden was, is het schetsontwerp van het voorlopig voorkeursalternatief anderhalve week geleden nog een keer extra toegevoegd aan de website op een makkelijk vindbare plaats.

Voor de volledigheid vermeld ik hierbij nog dat bovenstaande weg onderdeel is van het voorlopige voorkeursalternatief. We verwachten dat beide provincies deze zomer het definitieve voorkeursalternatief vaststellen. Daarna start de volgende fase waarin het alternatief gedetailleerd wordt uitgewerkt. Hier zullen grondeigenaren en omwonenden (bedrijven/burgers) bij worden betrokken. De ligging kan dus nog iets wijzigen. Het is dus belangrijk dat, wanneer u invloed wilt uitoefenen op de ligging van de weg, u een zienswijze indient. Dit kan tot en met 18 februari.

Ik hoop dat ik uw vragen hiermee voldoende heb beantwoord.

Met vriendelijke groet,

dhr. J. (Jelle) Kootstra

Projectteam Duinpolderweg

T 06 21 85 33 90

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

U kunt van 8 januari tot en met 18 februari 2018 uw inspraakreactie (zienswijze) indienen op de resultaten van de planstudie en het voorlopig voorkeursalternatief voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer-anstreek, ook bekend als Duinpolderweg.

Wij stellen het op prijs als u uw zienswijze toelicht met argumenten.

Heeft u nog vragen? Mailt u deze dan naar info-duinpolderweg@noord-holland.nl.

Naam:

Organisatie:

Postadres: Huisnr.

Postcode: Plaats:

E-mailadres:

Telefoonnummer:

Datum:

Zienswijze:

Geachte mijnheer / mevrouw,

In de bijlage van dit formulier treft u mijn zienswijze gericht op de Planstudie Duinpolderweg.

Ik verstuur deze ook per post.

In afwachting van uw reactie.

Bijlage:

Bijlage:

Bijlage:

From: "Formdesk Response"
<VGvHbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLn5s=response@formdesk.com>
Date: 16 Feb 2018 16:24:46 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55598666_3565521_20180216_Zienswijze_N&M_organisaties_MER_DPW.pdf,55598666_3565522_(bijlage_1)_20180701_Notitie_Openbaar_vervoer_voor_de_Duin-
_en_Bollenstreek_felten_en_opties_Prof_dr_ir_Joseph_JM_Evers.pdf,55598666_3565523_(bijlage_2)_2
0180215_Eindconcept_quick_scan_Rapport_Beoordeling_MKBA_DPW_Prof_dr_C_Koopmans.pdf,Ziens
wijze_Planstudie_Duinpolderweg_55598666.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55598666
Status	Gereed
Aangemaakt	16-02-2018 16:24:47

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55598666)



Vogelwerkgroep Zuid Kennemerland

Hillegom / Haarlem, 16 februari 2018

Aan het college van Gedeputeerde Staten
Van Noord-Holland
t.a.v. mw. R. Luchtenburg, 1030959/
zienswijze planstudie Duinpolderweg
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Zienswijze Planstudie / MER Duinpolderweg

Geacht college,

Graag maken wij gebruik van de gelegenheid om een zienswijze in te dienen ten aanzien van de gepubliceerde Planstudie met Milieueffectrapport (MER) Duinpolderweg. Deze zienswijze richt zich specifiek op de onderzoeksrapporten van planstudie en MER. Wij verzoeken u deze zienswijze ook voor te leggen aan de Commissie voor de milieueffectrapportage.

Daarnaast hebben wij in een afzonderlijke brief ook onze zienswijze kenbaar gemaakt op de keuze van het voorlopige voorkeursalternatief.

Samenvatting reactie

In beginsel waarderen wij het dat er nu een pakket van uitgebreide onderzoeken is uitgevoerd naar de al vele jaren zeer omstreden kwestie van een mogelijke Duinpolderweg. Toch hebben wij ook tegen dit onderzoek en de rapportage nog zeer fundamentele bezwaren. Deze kunnen als volgt worden samengevat:

- De opzet en rapportages geven blijk van een grote vooringenomenheid. Vanaf het begin wordt ten onrechte de indruk gewekt dat er per se een weg van de duinen naar de Haarlemmermeerpolder moet komen.

- Op een aantal essentiële onderdelen voldoet het MER niet aan de door de Staten vastgestelde richtlijnen.
- Zowel de probleemstelling als het onderzoek naar verkeer, natuur en ruimtelijke kwaliteit is daardoor onvoldoende gericht uitgewerkt om nu goede besluiten te kunnen nemen. Nut, noodzaak en uitvoerbaarheid van nieuwe weginfrastructuur ten westen van de Ringvaart zijn daardoor onvoldoende aangetoond.
- Ook de uitgevoerde Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse is uitermate discutabel. Een kritische analyse onzerzijds leidt tot sterk afwijkende resultaten.

Onderstaand lichten wij deze bezwaren nader toe.

1. Algemene reactie en toetsing aan de richtlijnen

Verbeterd onderzoek leidt tot nieuwe inzichten

Met enige instemming constateren wij dat dit nieuwe onderzoek deels van een betere kwaliteit is dan de onderzoeken van het voortraject. Het verbaast ons niet dat dit nieuwe onderzoek deels ook tot belangrijke nieuwe inzichten heeft geleid:

- Een stroomweg zoals sinds vele jaren door de stuurgroep bepleit blijkt geen zinvolle oplossing te bieden voor de beperkte problemen in de regio.
- Erkend wordt nu dat de gespreide lokale problemen mede om gespreide oplossingen vragen en niet met één weg kunnen worden opgelost.
- Het nulalternatief scoort al met al veel minder slecht dan altijd beweerd. Dat geeft aan dat ook de verkeersproblemen zeer beperkt van aard zijn.

Deze nieuwe inzichten worden op andere punten echter weer teniet gedaan door andere nog zeer grote gebreken in de rapportage.

Vooringenomen onderzoek

De grote omvang van de rapportages wekt ten onrechte bij voorbaat de indruk dat er in de regio grote verkeersproblemen zouden zijn die dringend om een oplossing vragen. Dat is naar onze mening – in ieder geval in het gebied ten westen van de Ringvaart – helemaal niet het geval. Verderop in deze zienswijze komen wij daarop nog terug.

Ook de benaming van het project - MER Duinpolderweg geeft blijk van een grote vooringenomenheid. Daarmee wordt bij voorbaat de indruk gewekt dat er per se een weg van de duinen (lees: de N206) naar de Haarlemmermeerpolder moet komen. Inmiddels twijfelt zelfs uw college aan de urgentie van zo'n wegverbinding. U wilt de wegverbinding tussen N208 en N206 vooralsnog niet aanleggen maar het tracé alleen ruimtelijk reserveren ten behoeve van een eventuele toekomstige realisering ('als economische en demografische ontwikkelingen dat nodig zouden maken'). Naar onze overtuiging is zo'n weg naar de N206 zelfs helemaal niet nodig. Wij zien ons daarin ook bevestigd door de uitkomsten van het MER.

In de noordelijke grensstreek is juist sprake van een verzameling van lokale problemen die ieder voor zich om andere oplossingen vragen. Niet voor niets wilde de brede adviesgroep daarom ook niet 'Adviesgroep Duinpolderweg' heten en koos ze voor een meer neutrale naam.

Al lezend in de rapportages komen wij deze vooringenomenheid en doelredeneringen op heel veel plaatsen tegen. Tegen deze aanpak maken wij ernstig bezwaar.

Rapportage voldoet niet aan richtlijnen voor het MER

Voorafgaande aan het opstellen van dit MER hebben Provinciale Staten richtlijnen vastgesteld op basis van een advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage. Wij constateren dat de rapportages op een aantal zeer belangrijke punten niet voldoen aan deze richtlijnen. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de belangrijkste omissies. Later in deze zienswijze komen we op deze en enkele andere punten terug.

Tabel: Belangrijkste omissies MER Duinpolderweg volgens de vastgestelde richtlijnen

Onderdeel MER Duinpolderweg	Omissie	Onderdeel advies voor richtlijnen
Actualisatie eerdere verkenningen uit 2008 en 2010	De gevraagde actualisatie van conclusies over de knelpunten, doelstellingen en oplossingsrichtingen ontbreekt evenals een onderbouwing waarom een veranderde verkeers- en economische situatie wel/geen invloed heeft op de conclusies van de verkenningen.	Par. 3
Referentie	Een overzicht en korte beschrijving van de ruimtelijke ontwikkelingen ontbreekt evenals inzicht in de invloed die deze plannen en projecten zullen hebben op het verkeer in het plangebied.	Par. 5.2
Probleemstelling, uitwerking te onderzoeken alternatieven	De stappen 1 t/m 6 van de Ladder van Verdaas zijn niet maximaal uitgewerkt (zoals volgens de richtlijnen vereist) maar na een summier beschrijving zonder goede onderbouwing terzijde geschoven.	Par. 5.3 Stap 1
	Onvoldoende uitwerking van doelen en alternatieven in de drie schakels: verbindingen A4 – N205, N205 – N208 en N208- N206.	Par. 5.3, stap 3
	De lokale knelpunten zijn slechts summier beoordeeld (richtwaarde 6.000 mvt/ etmaal). Een beschrijving van het vrachtverkeer en van effecten op doorstroming OV en fiets ontbreekt.	Par. 6.1
Onderzoek verkeer	Een overzicht van de ruimtelijke ontwikkelingen (met evt. scenario's) die in het model zijn meegenomen ontbreekt.	Par. 6.1
	Een kwantitatieve beoordeling van de verkeersveiligheid (ongevallen, ongevallenrisico) ontbreekt.	Par. 6.5 / Tabel 2 NRD
Onderzoek natuur	Ondanks (zeer) significante effecten op Natura 2000 is geen passende beoordeling met ADC-toets uitgevoerd (hoofdpunt richtlijnen!)	Par. 6.3
	Slechts summier (bureau)onderzoek naar beschermde soorten; geen informatie over aantallen en dichtheden.	Par. 6.3
Onderzoek ruimtelijke kwaliteit	Een analyse van cultuurhistorische waarden op kenmerkendheid, zeldzaamheid, gaafheid en vervangbaarheid ontbreekt. Er is ook geen beeldende beschrijving van effecten met foto-impressies.	Par. 6.4
Rapportage	Een beschrijving van de effecten van het (voorlopige) voorkeursalternatief ontbreekt. Het voorlopige voorkeursalternatief wijkt in belangrijke mate af van het wel onderzochte alternatief Zuid.	Par. 2, pt. 5

2. Verkeersonderzoek, probleemstelling en uitwerking alternatieven

Actualisatie eerdere verkenningen

De richtlijnen vragen in par. 3 expliciet: *'Beschrijf in het MER wat deze actualisatie betekent voor de conclusies over de knelpunten, doelstellingen en oplossingsrichtingen. Leg daarbij de nadruk op de verschillen met eerdere conclusies en waar eventuele nieuwe inzichten liggen. Indien de actualisatie geen nieuwe inzichten geeft, is het van belang goed te onderbouwen waarom een veranderde verkeers- en economische situatie geen invloed heeft op de conclusies van de verkenningen.'* Een dergelijke beschrijving ontbreekt geheel in dit MER. Het rapport 'Van Greenport tot Mainport' wordt in dit MER zelfs niet eens genoemd. Gelet op de impact van de Actualisatiestudie destijds en de daarop verschenen contra-expertise van de heren Bunnik en Brunner achten wij deze beschrijving van groot belang.

Referentie

Wat tevens geheel ontbreekt in dit MER en waar in de richtlijnen (Par. 5.2) nadrukkelijk om is gevraagd: een overzicht en korte omschrijving van alle ruimtelijke plannen en projecten die de komende jaren in het studiegebied en de regio zullen worden uitgevoerd. Een uitwerking van de effecten die deze plannen en projecten op het verkeer in het plangebied zullen hebben ontbreekt eveneens. Gelet op de nadruk die wordt gelegd op juist de ruimtelijke plannen bij de onderbouwing van dit project achten wij uitvoering van deze richtlijn essentieel.

Verkeersmodel en ruimtelijke ontwikkelingen, ontbrekende bouwlocaties

Het verkeersonderzoek vormt vanzelfsprekend een bijzonder belangrijke bouwsteen in dit MER. Goede informatie over de verkeersstromen is onmisbaar voor de onderbouwing van knelpunten en nut en noodzaak van evt. nieuwe weginfrastructuur. Het voor dit rapport gebruikte verkeersmodel is in ieder geval beter dan de modellen en prognoses die voor de eerdere rapportages voor de Duinpolderweg zijn gebruikt. Wij zien nog wel de volgende onduidelijkheden en kritiekpunten op het verkeersmodel:

- Wij hebben twijfels of het model wel gevalideerd is nadat het studiegebied Bollenstreek is toegevoegd. Een ongevalideerd basismodel is onbruikbaar, dus is het van het grootste belang dat dit wel is gebeurd. Is dat niet goed gebeurd, dan is het MER gebouwd op drijfzand.

De redenen waarom we hieraan twijfelen zijn:

- o De bollenstreek is pas later ingevoegd
- o Wij beschikken over plots van feitelijke verkeerstelgegevens en de modeluitdraai, beide voor het jaar 2010. Daar zitten significante verschillen tussen. In een gevalideerd model is zo iets ontoelaatbaar. Voorbeeld (voor jaar 2010): Ringdijk t.z.v de brug. Telling 7175, uitkomst VENOM 4279 voertuigen.
- o Nergens vinden we een bevestiging dat het hele model opnieuw is gevalideerd na het invoegen van de bollenstreek
- o We zien wel dat deze verschillen zijn weggewerkt in de modeluitdraai voor 2030, maar de vraag is hoe dat gebeurd is.
- o Is dat gedaan door alleen de modeloutput te corrigeren voor deze verschillen dan is dat ondeugdelijk, want dan verdwijnt en verschijnt er verkeer.

Deze twijfels dienen te worden weggenomen.

- Er lijkt in het model helemaal geen rekening te zijn gehouden met de komst van de HOV lijn. Een deel van de verwachte mobiliteitsgroei zal daarin worden opgevangen, maar in de beschrijving van het verkeersmodel vinden we nergens iets over welk deel door deze HOV en welk deel door de auto wordt opgevangen. Het lijkt erop dat de hele mobiliteitsgroei naar de auto wordt toegerekend.
- Wij achten het risico nog steeds groot dat er na realisering van een Duinpolderweg (met name in geval van een keuze voor alternatief Midden) een substantiële stroom sluipverkeer ontstaat vanuit Zandvoort / Haarlem West / Heemstede dat via de N208 in Heemstede en Bennebroek en de Duinpolderweg de A4 / A44 wil bereiken. Wij achten het niet voldoende bewezen/onderbouwd dat een dergelijk effect niet zal optreden.
- Onduidelijk is welke ruimtelijke ontwikkelingen in de regio in het model voor 2030 zijn meegenomen. In de rapportage ontbreekt een overzicht van deze ontwikkelingen (eis richtlijnen).
- Zover wij kunnen zien zijn de (meeste) bouwlocaties in de pareldorpen van de Haarlemmermeer niet meegenomen in dit MER. Wij achten dat buitengewoon vreemd en een gemiste kans. In voorgaande rapportages werd de woningbouw in Haarlemmermeer-West juist stelselmatig als een belangrijke reden aangevoerd waarom er een Duinpolderweg

moest komen (waarbij gemakshalve werd verzwegen dat één weg nauwelijks iets kan bijdragen aan de ontsluiting van deze verspreide locaties). Juist in dat verband vragen de richtlijnen terecht om scenario's voor nog niet geheel vaststaande ruimtelijke ontwikkelingen zoals deze parellocaties. Op dat punt voldoet het verkeersmodel en het MER dus niet aan de richtlijnen.

Onvoldoende uitwerking van probleemstelling, doelen en alternatieven in de drie schakels

Noch in de probleemanalyse noch bij de uitwerking van alternatieven wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de sterk verschillende probleemstellingen die in de drie deelgebieden moeten worden onderkend:

- de verkeersknoelpunten in de Haarlemmermeer;
- de lokale 'knoelpunten' rond de Ringvaartbruggen;
- de mogelijke knoelpunten in het gebied tussen N208 en N206.

Het MER husselt wat dat betreft alles door elkaar en wekt daarmee ten onrechte de indruk dat er sprake is van één samenhangende problematiek. In de richtlijnen is daarentegen expliciet gevraagd om een afzonderlijke uitwerking van doelen en alternatieven voor deze verschillende 'schakels'. De noodzaak hiervan (zie ook hierna in par. 3 van deze zienswijze). Doordat dit in het MER niet/nauwelijks is gedaan wordt de probleemanalyse sterk vertroebeld en wordt onjuiste/bevooroordeelde beoordeling in de hand gewerkt. Dat geldt in het bijzonder voor de discussie over de leefbaarheid in een aantal kernen en over de bereikbaarheid. Hieronder lichten wij dat nader toe.

Lokale knoelpunten onvoldoende geconcretiseerd

In het MER wordt een hele reeks van lokale 'knoelpunten' in de verkeersleefbaarheid benoemd. Het betreft met name de Ringvaartbruggen van Bennebroek, Hillegom en Lisse en hun toe leidende wegen en de Vogelenzangseweg (N206) in Vogelenzang. Het oordeel dat hier sprake zou zijn van belangrijke knoelpunten wordt slechts onderbouwd door te constateren dat het richtgetal van 6.000 mvt/etmaal voor erftoegangswegen wordt overschreden. Deze constatering zegt echter nog niets of/in welke mate daadwerkelijk sprake is van zodanige knoelpunten dat ingrijpende maatregelen in de vorm van nieuwe weginfrastructuur getroffen moet worden. Informatie over feitelijke verkeersonveiligheid (getallen van ongevallen) ontbreekt geheel. Een belangrijke vraag die voorts in de beoordeling zou kunnen spelen is of de routes ook in sterke mate worden gebruikt door vrachtautoverkeer. Of dat de afwikkeling van openbaar vervoer of fietsverkeer sterk zou worden belemmerd. Hoewel de richtlijnen om dergelijke informatie vragen ontbreekt deze geheel in het MER.

Geen aandacht voor negatieve verkeerseffecten

In de rapportages van het verkeersonderzoek ontbreekt elke aandacht voor de negatieve verkeerseffecten die optreden als gevolg van de aanleg van nieuwe weginfrastructuur. De nieuwe weginfrastructuur blijkt vooral ervoor te zorgen dat lokale verkeersstromen zich verplaatsen van de ene weg naar de andere. De Duinpolderweg zorgt dan niet echt voor een oplossing, maar voor een verplaatsing van het probleem. Als voorbeeld noemen wij de sterke toename van het verkeer op de N208 in Hillegom en Bennebroek. Bijvoorbeeld in Bennebroek ten zuiden van de aansluiting van de Bennebroekerdreef op de Rijksstraatweg, nemen de verkeersbewegingen ten gevolge van Alternatief Midden met 5.900 toe tot 17.800. Toch geen klein effect dat in de beoordeling moet worden meegenomen.

Bereikbaarheid op zeer discutabele / partijdige wijze beoordeeld

Zowel in de probleemanalyse, de uitwerking van doelstellingen als in de toetsing van alternatieven van dit MER neemt de bereikbaarheid van de regio een belangrijke plaats in. Tegen de wijze waarop de bereikbaarheid zowel in de huidige situatie als bij de beoordeling van alternatieven is getoetst maken wij ernstige bezwaren. Wij achten deze toetsing weinig concreet, subjectief of zelfs gericht onjuist. Wij noemen hier de volgende punten:

- In par. 2.2.5 wordt bijvoorbeeld in slechts een heel korte alinea gesteld dat de bereikbaarheid van de noordelijke Duin- en Bollenstreek 'onder druk' zou staan vanwege het ontbreken van regionale verbindingen en de 'aanwezigheid van barrières'. Nergens wordt concreet gemaakt of dit daadwerkelijk een ernstig 'knelpunt' is. Volstrekt onduidelijk blijft om hoeveel bedrijven en inwoners resp. om welke verkeersstromen het feitelijk gaat die daarvan 'last' zouden hebben en hoe zich dit verhoudt tot andere regio's in de provincie. Wij ontkennen dat in het meest relevante gebied tussen Hillegom-Noord, Bennebroek, De Zilk en Vogelenzang belangrijke werkgebieden voorkomen en er dus sprake is van een werkelijk groot knelpunt.
- In par. 2.2.6 wordt het belang van een 'robuust wegennet' als groot belang gepresenteerd dat ook tijdens topdruktes goed zou moeten functioneren. Verwezen wordt met name naar de drukke dagen van de Keukenhof en waarbij de eis wordt gesteld dat het regionale wegennet ook dan optimaal zou moeten functioneren. In onze ogen schept deze stellingname een onjuist beeld dat zelfs in strijd is met het provinciale verkeersbeleid. Inderdaad komt het op een beperkt aantal drukke dagen tijdens het Keukenhofseizoen (8 weken per jaar) tot opstoppen rond het kruispunt N207/N208. Het overige wegennet blijft echter ook dan functioneren. Nergens in het provinciale beleid wordt gesteld dat het wegennet moet worden afgestemd op dit soort momenten van druk recreatieverkeer.
- Ronduit misleidend achten wij de wijze waarop de criteria 'reistijden', 'vertraagde ritten' en 'voertuigverliesuren' zijn beoordeeld. De reistijden zijn volstrekt subjectief beoordeeld op een zestal routes die geenszins representatief zijn voor de bereikbaarheid van de regio (zie figuur 4-2, p. 36 van het MER). Drie van de routes hebben betrekking op rijkswegen die helemaal niets met dit project te maken hebben. De andere drie beoordeelde routes lopen vanuit de 'wereldstad' Ruygenhoek naar de A4 en de N205 en zijn evenmin bijzonder representatief voor dit project. Wel representatief zou een beoordeling zijn op verkeersrelaties als Noordwijk-Hillegom, Noordwijk-Schiphol, Hillegom Centrum-Hoofddorp Centrum, maar daarover wordt geen informatie verstrekt.
- Ook het toetsingscriterium 'sterk vertraagde ritten' is beoordeeld op een wijze die niet representatief is voor dit project. Er is gekeken naar alle vertraagde ritten tussen drie grote regio's – de gehele Bollenstreek tot en met Katwijk, geheel Zuid-Kennemerland en de gehele Haarlemmermeer – waarvan slechts een klein deel door het gebied loopt waar het hier om gaat. Zo zijn onder meer alle vertraagde ritten tussen Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer beoordeeld terwijl meer dan 95% van deze ritten in geen enkel verband staat met de werkelijke probleemstelling en een mogelijke Duinpolderweg.
- Zeer bezwaarlijk en misleidend vinden wij dat 'reistijden', 'sterk vertraagde ritten' en 'reistijdverliesuren' in afzonderlijke criteria worden beoordeeld, terwijl het in feite allemaal om hetzelfde gaat. Deze criteria worden nog aangedikt doordat slechts kleine verschillen tot een goede of slechte beoordeling leiden (bijv. voor voertuigverliesuren is een afname met slechts 5% al heel positief en een toename met slechts 5% heel negatief). Doordat deze criteria in de MKBA nóg een keer stevig meetellen worden deze aspecten in het rapport zwaar opgeblazen. Nergens in de noordelijke grensstreek zijn immers ten westen van de Ringvaart (buiten het Keukenhofseizoen) echte files te bekennen.

Ruimtelijke dynamiek in de regio onjuist beschreven

Het MER rept vanaf het begin over een 'grote ruimtelijke dynamiek in de regio' waardoor knelpunten nog groter zouden worden. Maar is dit ook waar? De grote groeicijfers die worden genoemd hebben voor het overgrote deel al betrekking op Haarlem en Katwijk enerzijds en de Haarlemmermeer anderzijds. De betreffende verkeersstromen gaan helemaal niet door het gebied van de beschreven knelpunten. Het rapport schetst daarmee dus een sterk vertekend en onjuist beeld. In het gebied waar de discussie om draait - grofweg Noordwijkerhout, Vogelenzang, Hillegom, Bennebroek en de pareldorpen - is de dynamiek vele malen beperkter. Dit wordt bevestigd door het feit dat de verkeersintensiteiten op de wegen in de regio al jaren nauwelijks meer toenemen of zelfs afnemen.

Maatregelen Ladder van Verdaas niet maximaal uitgewerkt

De Commissie voor de m.e.r. hecht in par. 5.3 van haar advies voor de richtlijnen veel waarde aan het maximaal uitwerken van de stappen 1 t/m 6 volgens de zogenaamde Ladder van Verdaas (inmiddels geactualiseerd in de Ladder van Duurzame Verstedelijking¹) alvorens bij de uitwerking van alternatieven wordt gekozen voor nieuwe weginfrastructuur. Het MER bevat echter slechts een summiere beoordeling van deze stappen waarin eventuele maatregelen behorend tot deze stappen direct met korte algemene bewoordingen terzijde worden geschoven (zie p. 31 van het MER). Voor geen van deze stappen zijn concrete denkbare maatregelen uitgewerkt. Daarmee voldoet dit MER op dit belangrijke onderdeel niet aan de richtlijnen. Vooral op twee punten achten wij een betere uitwerking van mogelijke maatregelen noodzakelijk:

- Openbaar vervoer (stap 4 in de Ladder van Verdaas);
- Maatregelen ter vermindering van de lokale 'knelpunten' (stappen 5 en 6).

Onomstreden is dat het openbaar vervoer in de regio verre van optimaal is. Het zou dus voor de hand liggen om eerst concreet te kijken op welke wijze het openbaar vervoer zodanig kan worden verbeterd dat knelpunten (voor zover die er al zijn) verminderen of in ieder geval niet groter worden. In het rapport wordt een verbetering van het openbaar vervoer als bijdrage aan de bereikbaarheid echter met slechts korte algemene bewoordingen de grond in geboord. Wij hebben een uitvoerige notitie 'Openbaar vervoer voor Duin- en Bollenstreek, feiten en opties' (bijlage 1) opgenomen van Prof dr. ir. Joseph J.M. Evers uit Noordwijk die aantoont dat er wel degelijk essentiële verbeteringen in het openbaar vervoer mogelijk zijn die zoden aan de dijk kunnen zetten.

In een maximale uitwerking van de Ladder van Verdaas - zoals volgens de richtlijnen vereist - zou op zijn minst een dergelijke invulling van beter openbaar vervoer moeten worden beoordeeld.

Ook voor de lokale 'knelpunten' wordt veel te snel geconcludeerd dat alleen nieuwe infrastructuur helpt. Nog los van het feit dat van deze lokale aandachtspunten onvoldoende is aangetoond dat het om echte knelpunten gaat (zie hiervoor), wordt ook niet nagegaan of de 'knelpunten' met andere maatregelen voldoende kunnen worden weggenomen. Wij noemen als voorbeeld de Vogelenzangseweg in Vogelenzang. In het MER wordt de relatief hoge verkeersbelasting op deze weg herhaaldelijk als groot knelpunt benoemd. De afgelopen jaren zijn al verschillende maatregelen getroffen (vrachtautoverbod, snelheidsbeperking tot 30 km/h, verkeerslichten voor voetgangers). Zeer binnenkort start een herinrichting waardoor de weg comfortabeler voor fietsers en nog minder

¹ Omdat de richtlijnen specifiek refereren aan de Ladder van Verdaas, houden wij ook in deze zienswijze daaraan vast.

aantrekkelijk voor auto's wordt. Volgens de Dorpsraad Vogelenzang – die het toch moet weten – wordt daarmee straks een aanvaardbare situatie bereikt (en is er dus geen echte knelpunt meer). Dit soort overwegingen ontbreken in het MER, in afwijking van de richtlijnen, volledig.

3. Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse

De Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse maakt weliswaar formeel geen deel uit van het MER. De vastgestelde richtlijnen zijn daarop niet van toepassing. Toch neemt de MKBA in de rapportage een bijzonder belangrijke plaats in bij de beoordeling van de alternatieven. De MKBA concludeert dat de maatschappelijke baten van diverse alternatieven aanzienlijk hoger zijn dan de kosten. Daarmee wordt gesuggereerd dat nut en noodzaak van de voorgestelde nieuwe weginfrastructuur voldoende zou zijn aangetoond.

De conclusie van de MKBA is: *“De opgestelde MKBA-tabel laat allereerst zien (uitgaande van het Hoge groeiscenario) dat vijf van de alternatieven per saldo resulteren in positieve maatschappelijke baten in vergelijking met het nulalternatief waarbij de Duinpolderweg niet wordt aangelegd.”*

Onjuiste conclusies MKBA

Deze conclusie is onjuist. Op verzoek van de Natuur- en Milieu organisaties heeft professor Carl Koopmans, die een autoriteit is op het gebied van MKBA's, een Quick scan opgesteld van deze MKBA (zie bijlage 2: Beoordeling MKBA Duinpolderweg). Zijn conclusies zijn:

- Het is niet duidelijk of de Duinpolderweg maatschappelijk rendabel is, want negatieve effecten op de leefomgeving zijn niet in geld uitgedrukt. Bovendien zijn de reistijdbaten en de investeringskosten onzeker;
- 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;
- De onderzoeken die voorafgaand aan de MKBA zijn uitgevoerd, zijn onvolledig met betrekking tot de leefomgeving, omdat kwantificering ontbreekt;
- Hoewel de cijfers in de MKBA op hoofdlijnen correct lijken te zijn, roepen zij een onvolledig beeld op. Dat komt doordat de presentatie van de uitkomsten ongelukkig is en er een gevoeligheidsanalyse ontbreekt met betrekking tot de kosten;
- De investeringskosten van de Duinpolderweg zijn niet toetsbaar omdat deze niet in een publicatie worden toegelicht.

Daarnaast geeft hij aanbevelingen ter verbetering.

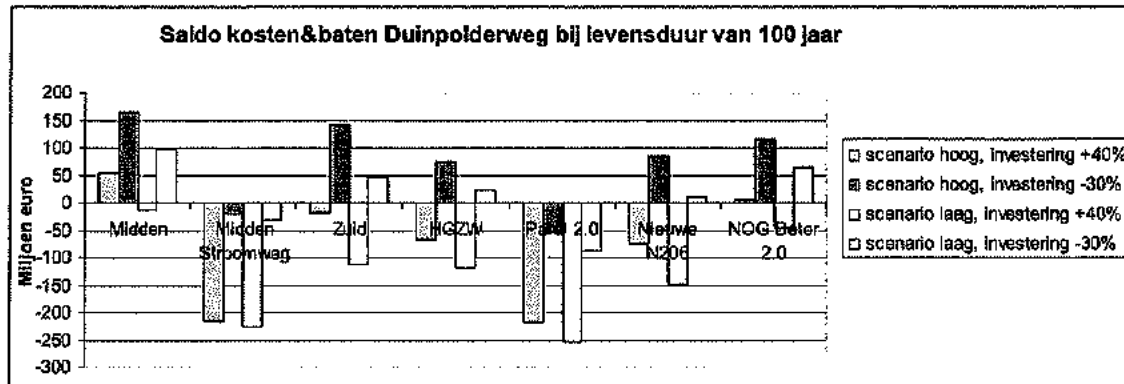
Verbeterde berekeningen mét gevoeligheidsanalyse

Een grote tekortkoming in de MKBA is dat de enorme onzekerheden over de investeringskosten niet worden benoemd. Slechts de onzekerheden over WLO-scenario's worden in beeld gebracht door voor het hoge en het lage scenario uitkomsten te presenteren.

Maar veel groter zijn de onzekerheden over de investeringskosten. Deze worden in het MER geschat met een mogelijke afwijking van -30 tot +40%. Het is duidelijk dat bij 40% hogere of 30% lagere investeringen het kosten/baten saldo enorm zal veranderen. Daar zegt de MKBA niets over. Koopmans heeft dat in beeld gebracht door de uitkomsten aan te passen voor deze twee uitersten.

Een tweede ernstige tekortkoming is het achterwege laten van de desastreuze gevolgen op Natuur en Milieu van de verschillende alternatieven. Met mintekentjes wordt wel aangegeven dat dit een maatschappelijke schadepost is, maar in de optelling onder de streep tellen deze niet mee, waardoor een veel te positief beeld ontstaat.

Hieronder zijn de uitkomsten van Koopmans voor het hoge scenario in een diagram zichtbaar gemaakt. De uitkomsten voor het lage scenario zijn door anderen berekend met gebruikmaking van dezelfde formules.



Dit geeft aan hoe groot de spreiding in mogelijke uitkomsten is. Bij de meeste alternatieven is de uitkomst alleen positief bij een meevaller in de investeringskosten van 30%. De bordeauxrode en lichtblauwe balkjes zijn van toepassing als de aanlegkosten van de weg, inclusief planschade, 30% lager uitvallen dan in het MER wordt aangenomen. Meevallende kosten zijn echter een zeldzaam verschijnsel. Het is een stuk realistischer om uit te gaan van tegenvallende kosten. Daarvoor geven de gele en paarse balkjes een indicatie.

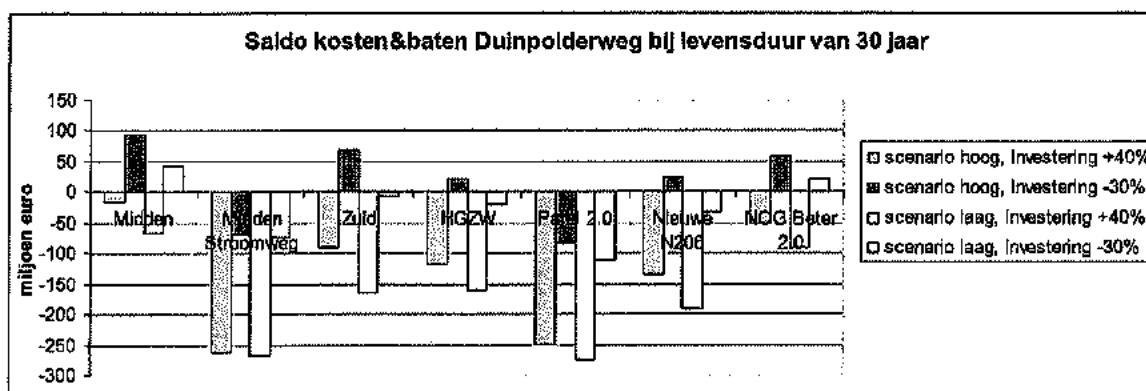
Berekening over 100 jaar uiterst discutabel

Een derde bezwaar, dat niet door Koopmans genoemd is, betreft de absurd lange zichttermijn van 100 jaar, waarover de baten van de weg worden opgeteld. Er is in Nederland geen enkele weg uit 1918 meer te vinden die van enig belang is voor het verkeer. Bovendien is de wereld over 100 jaar ongetwijfeld volledig veranderd. 100 jaar geleden was het paard nog het belangrijkste vervoermiddel. Zouden we ons over 100 jaar nog met auto's vervoeren? De veranderingen gaan in de 21^e eeuw sneller dan in de 20^e.

Een redelijker termijn is 30 jaar. Alle nieuwe wegen lopen na een aantal jaren vol doordat ze nieuw verkeer aantrekken. Na 30 jaar is dat met een DPW ongetwijfeld ook gebeurd. Dan is er geen sprake meer van de reistijdwinst waar deze MKBA mee rekent.

Bij het voorkeursalternatief is dat zeker aan de orde, omdat bij doortrekking naar de N206 het deeltraject N205-N208 dat in eerste instantie 2 rijstroken zou krijgen, 4-baans gemaakt zou moeten worden en daarvoor dus geheel op de schop moet.

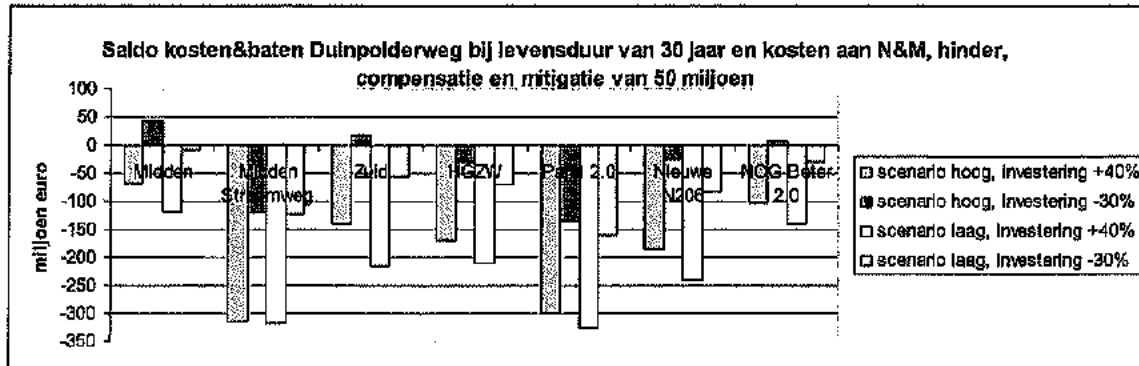
Bij een door de N&M organisaties gemaakte realistischer schatting van de effectieve levensduur van de weg (op basis van de ons ter beschikking gestelde rekenformules van Koopmans) ziet het er als volgt uit:



Verrekening schade aan natuur en milieu

De voorgaande gegevens zijn nog steeds zonder de schade aan het landschap, milieu en natuur mee te tellen, en zonder de kosten voor hinderbeperking, mitigatie, en compensatie mee te tellen (zie Koopmans), en zijn dus nog altijd te gunstig.

Stelt men deze waarden en kosten op 50 miljoen, dan volgt het volgende plaatje:



Rekening houdend met de te verwachten schade aan natuur en milieu moet dus worden verwacht dat geen enkel alternatief maatschappelijk nog rendabel is.

Baten sterk beïnvloed door knelpunt bij A4 in de Haarlemmermeer

De tweede conclusie van Koopmans komt overeen met een aanbeveling van de commissie MER uit 2013. Deze luidde hetzelfde. Dit is voor dit project bijzonder relevant, namelijk dat de verschillende deeltrajecten apart hadden moeten worden onderzocht. Alle alternatieven hebben de verdubbeling van de (Nieuwe) Bennebroekerweg gemeen. Daar worden de grote reistijdwinsten behaald, zoals blijkt uit het deelrapport Verkeer. Het zijn die reistijdwinsten die de grootste baten in de MKBA veroorzaken. Het is dan ook te verwachten dat uit zo'n berekening per deeltraject zal blijken dat alleen het deeltraject in de Haarlemmermeer rendabel is. Dat is des te waarschijnlijker omdat daarvan minimale planschade en geen N&M schade te verwachten valt. De deeltrajecten ten westen van de N205 zijn waarschijnlijk in alle alternatieven onrendabel.

In de Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek, hoofdstuk 7, staat:

"Ten tijde van Grensstreekstudie werd het opwaarderen van de Nieuwe Bennebroekerweg (als verbinding tussen N205 en Spoorlaan) als autonome ontwikkeling gezien. Dit is inmiddels niet meer het geval."

Het zou inderdaad veel logischer geweest zijn om de Bennebroekerweg buiten de scope van het Duinpolderweg project te houden. De doorstromingsproblemen daar zijn immers veroorzaakt door de ondoordachte aansluiting op de A4. Dat had als een afzonderlijk project moeten worden aangepakt. Nu lijkt dit deeltraject erbij gesleept om de andere onrendabele wegvakken in Zuid-Holland rendabel te laten lijken.

Andere aspecten van de MKBA

Verkeer aantrekkende werking.

Een nieuwe weg biedt kortere reistijden en lokt daardoor meer verkeer uit. Immers, verder weg gelegen werkplekken en andere bestemmingen worden bereikbaar. Daar lijkt noch het VENOM model, noch de MKBA rekening mee te houden. Zo'n nieuwe weg kan in de eerste jaren wel betere doorstroming bieden, maar loopt daardoor langzaam weer vol. Maar dit nieuwe verkeer gebruikt ook de andere wegen in de regio, die niet zijn verbeterd. Daardoor ontstaat de cyclus van het oplossen van knelpunten waardoor vanzelf de nieuwe knelpunten ontstaan.

Dat dit effect optreedt is goed omschreven in het deelrapport Economische effect rapportage, pag. 40:

“Doordat het aantal bereikbare banen vanuit met name de Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland zal toenemen, wordt het gebied voor meer mensen aantrekkelijk om te wonen. Beduidend sneller dan nu en in de autonome situatie kunnen bijvoorbeeld werklocaties in de regio Amsterdam worden bereikt. Verkeer profiteert van de aanpassingen aan (veelal) de Nieuwe Bennebroekerweg en de passage van de Ringvaart.”

Het Duinpolderweg project is een stap in deze cyclus, die niet eeuwig door kan gaan en eigenlijk allang doorbroken had moeten worden.

CO₂-uitstoot

De MKBA maakt een simpele berekening mogelijk van de extra CO₂-uitstoot van de diverse alternatieven. Er is namelijk een schatting gegeven van de extra accijns inkomsten door de extra gereden kilometers. Die zijn voor het alternatief Midden € 300.000 in 2030. Omdat de accijns inclusief BTW ongeveer de helft van de brandstofkosten is kan worden bepaald hoeveel liter brandstof dit betreft. Daaruit volgt dan direct de CO₂-uitstoot. Dat komt uit op 1.260.000 kg in 2030. Rekent men een levensduur van 100 jaar, dan is dat bij elkaar 126.000 ton CO₂. Bij 30 jaar wordt dat 38.000 ton. Dat levert een flinke vergroting op van de klimaatproblematiek.

Samenvattend

De conclusies en aanbevelingen van professor Koopmans wijzen uit dat de MKBA verbeterd moet worden. Ook geven zij aan dat, in tegenstelling tot de conclusie in het MKBA-document, geen der alternatieven als maatschappelijk rendabel kan worden aangemerkt, nadat deze verbeteringen zijn uitgevoerd.

De in deze zienswijze uitgevoerde aanvullende berekeningen, weergegeven in diagrammen, maken duidelijk dat het tegenovergestelde wel kan worden geconcludeerd: de deeltrajecten van een Duinpolderweg ten westen van de N205 zijn waarschijnlijk in alle alternatieven onrendabel. Alleen het deeltraject Bennebroekerweg in de Haarlemmermeer kan zinvol zijn.

De weg zorgt daarentegen voor zeer veel extra CO₂-uitstoot en veroorzaakt elders nieuwe knelpunten.

4. Onderzoek natuur

Delen van het studiegebied ten westen van de Ringvaart zijn vanwege hun natuurwaarden bijzonder kwetsbaar. Naast het Natura 2000-gebied van de duinen betreft dit kleinere maar waardevolle gebieden van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) én enkele andere deelgebieden met aanzienlijke natuurwaarden (vooral de polders tussen Bennebroek en Hillegom). Het in het kader van het MER Duinpolderweg verrichte natuuronderzoek doet op een aantal essentiële punten geen recht aan deze natuurwaarden en voldoet wat dat betreft ook niet aan de vastgestelde richtlijnen. De beschrijvingen en conclusies zijn zodanig vaag dat effecten ook niet kunnen worden gekwantificeerd zoals eigenlijk voor een volwaardige MKBA nodig zou zijn (zie hiervoor de bijlage 2). De samenwerkende natuur- en milieuorganisaties in de regio hebben daarom een contra-expertise laten uitvoeren waarin de omissies van het MER en het deelrapport Natuur van het MER in beeld worden gebracht (zie bijlage 3 van deze zienswijze). Onderstaand vatten wij de conclusies van deze contra-expertise kort samen en verwijzen wij verder naar bijlage 3 die integraal onderdeel uitmaakt van deze zienswijze.

Gebrekkig onderzoek naar gevolgen voor Natura 2000

De stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden vormt een bijzonder belangrijk, zo niet cruciaal aspect in het deelrapport Natuur. Het MER biedt op zich een goed inzicht in de kwetsbaarheid van Habitats en de ernstige (meer dan alleen significante) gevolgen die een eventuele wegverbinding naar de

N206 daarop zal hebben. De conclusies die het rapport daaruit trekt zijn echter veel te simplistisch. Ten onrechte wordt de indruk gewekt dat zo'n weg desondanks vergunbaar zou zijn op basis van de zogenaamde 'ontwikkelruimte' van de PAS. Het systeem van de ontwikkelruimte is in het algemeen al sterk omstreden en daardoor met grote onzekerheden verbonden. Wat dat betreft moet worden gewacht op een uitspraak van het Europese Hof van Justitie. In dit geval blijkt bovendien dat vooralsnog niet kan worden voldaan aan een essentiële voorwaarde, namelijk dat aannemelijk kan worden gemaakt dat de nu veel te hoge stikstofdepositie op afzienbare termijn onder de kritische waarden zal dalen. Nu al staat vast dat deze doelstelling tot 2030 bij lange na niet wordt gehaald. Het rapport had nadrukkelijk melding moeten maken van de grote onzekerheid rond de uitvoerbaarheid van een wegverbinding naar de N206. Of er had een volwaardige passende beoordeling moeten worden uitgevoerd zoals gevraagd in de richtlijnen voor dit MER.

Onvolledig onderzoek Wet natuurbescherming

In het deelrapport Natuur is bij alle onderzochte tracé alternatieven in het kader van de Wet natuurbescherming (beschermde soorten in artikel 3.1, 3.5 en 3.10) hoofdzakelijk gebruik gemaakt van de Nationale Databank Flora en Fauna-database. Verder is slechts één dag veldonderzoek gedaan naar flora en fauna op/bij de tracéalternatieven. Dit veldwerk is gezien de reikwijdte van de verschillende alternatieven absoluut ontoereikend. Aan de eisen die wat dat betreft zijn gesteld in de richtlijnen (inzicht in aantallen en dichtheden van beschermde soorten) wordt niet voldaan. Nabij de tracéalternatieven komen ook soorten voor die op de zogenaamde rode lijst staan. Het gemak waarmee in het MER wordt aangenomen (blz. 168 hoofdrapport) dat voor al deze soortgroepen zicht is op ontheffingsverlening getuigt van een verregaand opportunisme. Het gevolg is dat de effecten van bepaalde alternatieven te algemeen, onvolledig of onjuist zijn beschreven. Verder zijn effecten van verstoring van vogels en vleermuizen door (toenemend) autoverkeer op bestaande en nieuwe provinciale wegen in het deelrapport Natuur niet degelijk onderzocht en daardoor onvoldoende onderbouwd.

Ook sommige deelgebieden zijn volledig onderbelicht. Zo wordt de Vosse- en Weerlanerpolder ten onrechte niet genoemd als belangrijk weidevogelgebied met ook anderszins waardevolle graslanden. Het deelrapport Natuur meldt dat dit gebied onaangeroerd blijft door de verschillende alternatieven, wat fundamenteel onjuist is (blz. 19 deelrapport Natuur). Aldaar voorkomende beschermde flora- en faunasoorten (o.a. broed- en wintervogels, amfibieën en vissen) zullen verloren gaan door de tracés Zuid en het voorlopig voorkeursalternatief Zuid. Om genoemde redenen is het huidige deelrapport Natuur ongeschikt als onderbouwing van de keuze voor een voorkeursalternatief Duinpolderweg.

Conclusie

Samenvattend concluderen wij dat essentiële onderdelen van het onderzoek natuur in het MER niet volgens de richtlijnen zijn uitgevoerd en er dus een aanvulling op het MER moet komen. Het onderzoek naar de gevolgen voor het Natura 2000 gebied is onvolledig en trekt onjuiste conclusies over de uitvoerbaarheid van een wegverbinding naar de N206. Het onderzoek naar flora en fauna is met name in het gebied tussen Ringvaart en N208 ten noorden van Hillegom aantoonbaar onvolledig en biedt daarmee onvoldoende basis voor een keuze tussen de wegalternatieven in dit gebied.

5. Onderzoek Ruimtelijke Kwaliteit

Gebrekkig onderzoek cultuurhistorie

Delen van het studiegebied – met name ten westen van de Ringvaart – kennen ook grote cultuurhistorische waarden. Het onderzoek ‘ruimtelijke kwaliteit’ van het MER waaronder het onderzoek naar effecten op de cultuurhistorie valt, doet helaas ook daaraan geen recht. Dat is te meer zeer teleurstellend en onzorgvuldig omdat al in 2013 in vele zienswijzen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau werd gewezen op de grote cultuurhistorische waarden van het landschap in met name het grensgebied van de gemeente Hillegom en Bloemendaal. De richtlijnen vragen daarom terecht expliciet om een beschrijving respectievelijk een gerichte analyse van kenmerkendheid, zeldzaamheid, gaafheid en vervangbaarheid van landschapselementen. Daarvan is in het deelrapport Ruimtelijke kwaliteit weinig terug te vinden.

In plaats daarvan bevat het deelrapport Ruimtelijke kwaliteit alleen een bureaustudie naar uitspraken over waardevolle landschapselementen die genoemd worden in beschikbare beleidsstukken. De lappendeken van informatie die daaruit ontstaat, is zeer inconsistent en onvolledig. Voor de wegracés van de alternatieven had daarnaast waar nodig een eigen analyse moeten worden uitgevoerd om de in de richtlijnen gevraagde beoordeling te kunnen geven. In ieder geval de cultuurhistorische waarden van de polders tussen Hillegom en Bennebroek – voor de keuzes over een Duinpolderweg bijzonder relevant – worden daardoor in het MER onjuist beoordeeld. Zelfs het onderzoek naar beleidsstukken is onvolledig uitgevoerd. Voor de gemeente Hillegom wordt het in 2017 gepubliceerde ontwerp van de Omgevingsvisie 2030 niet eens genoemd.

Het resultaat voor de Hillegomse polders is ronduit bedroevend. De unieke waarden van deze polders worden in het MER afgedaan met slechts één zin. Er wordt gezegd dat de weg zou gaan door ‘een redelijk waardevol landschappelijk vlak’ (wat dat ook moge zijn, zie laatste alinea blz. 198 hoofdrapport MER). Ook voor dit deelonderzoek geldt: De beschrijvingen en conclusies zijn zodanig vaag dat effecten ook niet kunnen worden gekwantificeerd zoals eigenlijk voor een volwaardige MKBA nodig zou zijn (zie hiervoor de bijlage2).

In bijlage 4 van deze zienswijze hebben wij daarom een notitie opgenomen waarin de cultuurhistorische waarden van de beide polders beter worden belicht. Tevens verwijzen wij in dit verband naar de zienswijze van het CultuurHistorisch Genootschap Duin- en Bollenstreek.

Onjuiste en onevenwichtige beschrijving van effecten

Vanwege de veel te summiere (en nietszeggende) beschrijving van de cultuurhistorie worden ook de effecten in het MER onjuist en onvolledig beschreven. Terwijl twee van de drie meest kansrijke alternatieven juist belangrijke negatieve effecten hebben op de in bijlage 4 beschreven cultuurhistorische waarden:

- Het voorlopig voorkeurstracé Zuid loopt dwars tegen het oude verkavelingspatroon van de Vosse- en Weerlanerpolder in. De kleine Leek wordt volledig vernietigd, omdat deze oude watergang bij de aanleg van het voorlopige voorkeurstracé moet worden gedempt. Dit karakteristieke landschapselement van het slagenlandschap wordt dusdanig doorsneden dat het cultuurhistorische landschap ernstig wordt beschadigd.
- Het tracé van alternatief Midden leidt tot landschapsvernietiging van de Oosteinderpolder. Het eeuwenoude veenweidegebied wordt over een grote lengte aangetast. Het verband tussen de Oosteindervaart en de polder gaat verloren. Het tracé doorsnijdt voorts de Oude Molensloot van de eeuwenoude Leeck, de belangrijkste historische watergang binnen de polder. Vroeger werd het waterpeil in deze polder op orde gehouden door een

winterwatermolen 'de Oostender Mole', die midden in polder aan de oever van deze veenstroom stond (al te zien op een kaart uit 1615).

Deze effecten worden in het MER ten onrechte niet genoemd. Een beeldende beschrijving van effecten met foto-impressies – zoals in de richtlijnen gevraagd – had deze effecten ook veel duidelijker gemaakt. Ook op dit punt achten wij dus aanvulling (en correctie) van het MER noodzakelijk.

6. Conclusies

Samenvattend concluderen wij dat de opgestelde rapportages op essentiële punten gekleurd en onvolledig zijn. Aan de door de Staten vastgestelde richtlijnen is niet voldaan.

Wel zien wij onze opvatting bevestigd dat een Duinpolderweg in de bollenstreek overbodig is en zelfs meer schade aanricht dan goed doet. Slechts een opwaardering van de Bennebroekerweg is werkelijk zinvol.

Mochten de provincies toch door willen gaan met het voornemen om een weg dwars door het Zuid-Hollandse landschap te willen trekken, dan achten wij, gezien de vele door ons gesignaleerde tekortkomingen, een aanvulling en aanpassing van de rapportages noodzakelijk alvorens tot verdere besluitvorming over te gaan. In deze zienswijze hebben wij op vele punten suggesties gedaan voor dit aanvullende onderzoek.

Met vriendelijke groeten,

Namens de samenwerkende Natuur- en Milieuorganisaties:

Vereniging Milieudefensie

Vereniging Behoud de Polders

Vereniging Vogelwerkgroep Zuid Kennemerland

Stichting Duinbehoud

Stichting Milieu- en Natuurbescherming Kennemerland

acmw d Reep 1/3



[Redacted]
[Redacted]
[Redacted] Hillegom
[Redacted]
[Redacted]

[Redacted]
Hospitaal
2 [Redacted] Haarlem
[Redacted]
kvanbroekhoven@ [Redacted] .nl

Bijlagen

1. Notitie '*Openbaar vervoer voor Duin- en Bollenstreek: feiten en opties*', Prof. dr. ir. Joseph J.M. Evers, Noordwijk augustus 2017.
2. Rapport '*Beoordeling MKBA Duinpolderweg*', Prof dr. Carl Koopmans / SEO, februari 2018.
3. Rapport '*Natuur in de MER-studie Duinpolderweg*', Ecologisch adviesbureau Antje Ehrenburg i.s.m. Chris Brunner, Haarlem februari 2018.
4. Notitie '*Cultuurhistorische waarden Weerlanerpolder en Oosteinderpolder*', Vereniging Behoud de Polders, februari 2018.

Openbaar vervoer voor Duin- en Bollenstreek:

feiten en opties

© 2017 Joseph J.M. Evers / Noordwijk, augustus 2017

Perspectief

De automobiliteit begint steeds meer vast te lopen, vooral rond en in stedelijke conglomeraties. Het rapport *Nationale markt- en capaciteitsanalyse*, opgesteld in opdracht van het ministerie Infrastructuur en Milieu, bevestigt weer eens de ernst ervan; de NRC (22 juli 2017) maakt er uitgebreid melding van. Forenzen verzeilen steeds meer en langer in files; vooral in de Randstad. Ook al omdat de aantallen inwoners en de economie toenemen. Goed is openbaar vervoer wordt een noodzaak, maar dat functioneert nu onvoldoende. Er zijn capaciteitsproblemen in de steden en soms ook schiet de inrichting ervan te kort, aldus het rapport. Deze ontwikkelingen treffen ook Duin- en Bollenstreek. Veel inwoners forenzen naar de omringende stedenband: Amsterdam, Schiphol, Leiden, Den Haag en Delft. Andersom moet de streek goed bereikbaar blijven voor recreanten, toeristen en forenzen die er komen werken.

Deze studie komt voort uit de vraag om de bereikbaarheid van Noordwijk en Noordwijkerhout tegen deze achtergrond te beoordelen en suggesties op te stellen ter verbetering. Maar omdat reizen de gemeentelijke grenzen overschrijdt, is gekeken naar Duin- en Bollenstreek als geheel. Ook op bestuurlijk niveau is dit wenselijk. Immers de inrichting van voorzieningen op dit gebied en de verlening van concessies voor de uitvoering van busvervoer vindt plaats op provinciaal niveau. Ook bij de regio Holland Rijnland staat mobiliteit hoog op de agenda. Diverse rapporten circuleren. De meeste zijn geformuleerd in algemene verkeers- vervoerskundige concepten. Maar de inrichting van openbaar vervoer is concreet maatwerk; in algemeenheden kun je niet reizen. Daarom komt deze studie met specifieke feiten over reistijden in verschillende vormen en komt op basis daarvan met concreet en onderbouwd voorstel voor de herinrichting.

Kenmerkend voor Duin- en Bollenstreek zijn de twee spoorlijnen: een tussen Den Haag en Amsterdam CS via Leiden, Voorhout, Hillegom, Heemstede-Aerdenhout en Haarlem en een tussen Den Haag, Schiphol en verder via de stations te Sassenheim, Nieuw Vennep en Hoofddorp. De woonkernen liggen op gemiddeld zes kilometer afstand van deze stations. Kenmerkend voor de huidige busdiensten zijn lange, soms slingerende buslijnen met vele haltes. Ze schijnen vooral bedoeld om de verschillende woonkernen te verbinden, waarbij soms stations en passant worden aangedaan. De potentie van de trein schijnt onvoldoende te zijn herkend. Dit openbaar vervoer naar de stedelijke omgeving kost bijna tweemaal zoveel tijd als reizen met de auto. Dit is geen optie voor forenzen.

Kan het beter? Gegeven de korte afstanden tussen treinstations en woonkernen en gegeven de dominantie van de reisbehoefte tussen Duin- en Bollenstreek en de stedelijke omgeving, leidt structurering van het openbaar vervoer rond de stations van de twee spoorlijnen tot snel en effectief openbaar vervoer. Voorwaarde is wel dat de treinstations te Leiden, Voorhout, Hillegom, Sassenheim en Nieuw Vennep snel bereikbaar zijn. Een dergelijke opzet volgt het bekende visgraatmodel: een snelle hoofdverbinding met aansluitende korte buslijnen die voorzien in afgestemde aansluitingen. Voor de stations te Voorhout, Sassenheim en Hillegom is de aansluiting per (e-)fiets goed te doen is. Voor de stations Sassenheim en Hillegom is P+R ook een goede optie. In dit concept blijken de reistijden overeen te komen met die van de auto. Schattingen uitgevoerd met behulp van het *discrete choice logit model* laten zien dat bijna een verdubbeling van het aandeel openbaar vervoer te verwachten is.

Deze studie is bedoeld als een toegankelijke bijdrage aan de publieke discussie. Het brengt een concrete verkenning tot de inrichting van openbaar vervoer dat even snel is als de eigen auto en geen last heeft van vertragingen en parkeerproblemen. Dat is de norm voor nieuw openbaar vervoer: even snel als de ongehinderd rijdende auto en ruimte voor de (e-)fiets.

Typering van de reisvraag van Duin- en Bollenstreek

Hoewel het gaat om zes verschillende gemeenten, is er toch een grote gemeenschappelijkheid. Dit betreft de specifieke ligging: westelijk begrensd door de zee, noordelijk door Provincie Noord-Holland en oostelijk door de stedelijke zone bestaande uit Amsterdam, Haarlem, Schiphol, Leiden en Den Haag. Tableau 1 geeft een overzicht van de aantallen inwoners, de oppervlakte en de werkgelegenheid.

Tableau 1: Karakteristieken van Duin- en Bollenstreek en omgeving

Gemeente	Samenstellende woonkernen	inw	land	banen
Katwijk	Katwijk, Valkenburg, Rijnsburg	65.000	25 km2	21.000
Noordwijk	--	26.000	35 km2	14.800
N'hou	geplande fusie met Noordwijk	16.000	23 km2	6.600
Teylingen	Voorhout, Sassenheim, Warmond	36.000	29 km2	15.200
Lisse	--	23.000	23 km2	8.500
Hillegom	--	21.000	21 km2	7.000
Totaal Duin- en Bollenstreek		187.000	156 km2	73.000
A'dam	--	853.000	166 km2	604.000
Den Haag	--	526.000	82 km2	272.000
Leiden	--	124.000	30 km2	68.000
Haarlem	--	159.000	30 km2	65.000
Schiphol	Haarlemmermeer (1/3-oppervlak)	146.000	60 km2	129.000
Totaal stedelijke zone		1.808.000	368 km2	1.138.000
Aantallen banen ontleend aan LISA werkgelegenheidsregister				

Gerekend naar inwonertal is Duin- en Bollenstreek ongeveer 20% groter dan Haarlem of Leiden. De oppervlakte van de streek over land is vijfmaal zo groot. Gerekend tussen Katwijk en Hillegom is de afstand ruim driemaal zo groot als vergelijkbare afstanden van Leiden of Haarlem. Dit impliceert dat het streekvervoer voor de samenhang en synergie van het gebied nog belangrijker is dan dat dit is voor het stadsvervoer binnen Haarlem of Leiden. Dit geldt zeker voor de verdere ontwikkeling van de streek.

De verhouding van het aantal banen versus het inwonertal is voor Duin- en Bollenstreek 40% en dat voor de stedelijke zone 63%; vooral Schiphol en Amsterdam hoog scoren. Van hieruit oordelend zullen er verhoudingsgewijs meer inwoners van Duin- en Bollenstreek in de stedelijke zone werken dan omgekeerd het geval zal zijn. Woon-werkreizen zijn uiterst belangrijk streek zowel voor de werkgelegenheid van de inwoners van Duin- en Bollenstreek als voor zijn ondernemers om mensen te aan trekken.

Belangrijke reismotieven zijn cultuur en onderwijs. De belangrijkste nabije evenementen op dit gebied zijn te vinden in Amsterdam en Den Haag. De mogelijkheid om hierin deel te nemen draagt bij aan het welzijn van de inwoners van Duin- en Bollenstreek. Ook voor de vele toeristen en congressanten die Noordwijk en congrescentrum Leeuwenhorst bezoeken, is een uitstap naar Amsterdam en Den Haag aantrekkelijk. Maar dit valt of staat met mogelijkheid om er snel te kunnen komen. Ook recreatie en toerisme en zijn economisch uiterst belangrijk voor Noordwijk en Katwijk, maar ook dat staat of valt met de kwaliteit van de bereikbaarheid. Ook Keukenhof te Lisse valt onder die rubriek.

In het algemeen geldt dat bereikbaarheid van vitaal belang is voor de kansen en het welzijn van mensen. Dat geldt ook voor Duin- en Bollenstreek in relatie met Amsterdam, Haarlem, Leiden en den Haag. Plaatsen die een snelle aansluiting hebben op Amsterdam en Den Haag profiteren van de stedelijke ontwikkeling. Een typisch voorbeeld geeft omgeving van het treinstation Heemstede-Aerdenhout te zien waar de huizenprijzen de afgelopen jaren sterk stegen. In Duin- en Bollenstreek is het herstel van de huizenmarkt ten opzichte van Haarlem en Leiden achtergebleven. Is dit een indicatie dat de ontwikkeling van de streek dreigt te stagneren?

Reizen vanuit en naar Duin- en Bollenstreek

De belangrijkste wegen voor Duin- en Bollenstreek in noord-zuid richting zijn de N208 en de N206. De N208 verbindt Haarlem, Hillegom, Lisse, Sassenheim en sluit voorbij Sassenheim aan op de A44. De weg loopt door verschillende woonkernen en de maximale snelheid varieert van 50 tot 60 km/uur. De N206 is een vrije autoweg (met gescheiden fietspad) parallel aan de duinen en loopt van Vogelenzang tot Leiden, langs Noordwijkerhout, Noordwijk en Katwijk. De maximum rijsnelheid is overwegend 80 km/uur. De verbinding met Haarlem is slecht. De N206 sluit op vier plaatsen aan op de A44: een directe aansluiting bij Leiden, een via de lokale Rijsburgerweg, een via de N444 bij Oegstgeest en een vanuit Noordwijkerhout naar Sassenheim via de N443. Deze verbindingen geven een behoorlijke aansluiting voor het autoverkeer tussen de N206 en de A44, maar net als elders stagneert het verkeer tijdens de ochtend- en avondspits. De verbinding met de A4 in de richting Den Haag is slecht.

De trein bestrijkt Duin- en Bollenstreek langs twee spoorbanen: een tussen Den Haag, Leiden, Voorhout, Hillegom, Haarlem en Amsterdam Centraal en de andere tussen Den Haag, Leiden, Sassenheim, Nieuw Vennep, Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam Zuid en Amsterdam Centraal. Tableau 2 geeft een beeld van de dienst op deze lijnen. De sprinter vanuit Leiden gaat niet verder dan Haarlem. Men moet overstappen om in Amsterdam Centraal te komen. Dit vertraagt de reis met zes minuten.

Tableau 2. Huidige treinverbindingen vanuit Leiden Station

Trein stations	Rijtijden sprinter	Uur freq	Rijtijden intercity	Uur freq
De Vink	4 min	4x	-	-
Voorschoten	8 min	4x	-	-
Laan van NOI	18 min	-	12 min	4x
Den Haag Centraal	18 min	-	11 min	4x
Sassenheim	6 min	4x	-	-
Nieuw Vennep	11 min	4x	-	-
Hoofddorp	16 min	4x	-	-
Schiphol	20 min	4x	15 min	4x
Amsterdam-Zuid	27 min	4x	26 min	4x
Amsterdam Centraal	40 min	4x	37 min	4x
Voorhout	8 min	2x	-	-
Hillegom	13 min	2x	-	-
Heemstede-Aerdenhout	19 min	2x	13 min	4x
Haarlem Centraal	25 min	2x	20 min	4x
Amsterdam Centraal	-	-	35 min	4x

Uit Tableau 2 zijn op twee punten ter verbetering af te leiden. Het eerste is de sprinter die Haarlem als eindpunt heeft in plaats van door te lopen naar Amsterdam CS. De reistijd naar Amsterdam met overstap te Haarlem duurt daarmee zes minuten langer. Het tweede punt is de frequentie van twee maal per uur met haltes op de lijn Leiden, Voorhout, Hillegom, Haarlem (Amsterdam CS); dit zou eens per kwartier moeten zijn.

Hoe zijn de bedrijfsterreinen ten opzichte van deze stations gesitueerd? Dat is niet alleen relevant voor werkenden die van buiten Duin- en Bollenstreek komen, maar ook voor de bedrijven om geschikte mensen te kunnen werven. De kleine bedrijfsterreinen liggen dicht bij de woonkernen, maar de acht en twintig grotere liggen twee tot drie kilometer verder weg. De afstanden tot de dichtstbijzijnde treinstations varieert van twee tot negen kilometer en de gemiddelde afstand is vijf kilometer. De zeventien woonkernen liggen op een afstand van gemiddeld zes kilometer; zie Tableau 3. De verbinding van enerzijds Lisse en Hillegom en anderzijds Nieuw Vennep geeft toegang op de trein naar Schiphol, Amsterdam Zuid en verder. De rijtijd per auto naar Station Nieuw Vennep is ongeveer 12 minuten en de afstand is 9 km. De afstanden zijn dusdanig kort dat gerichte, afgestemde pendeldiensten naar de stations kunnen zorgen voor een goede ontsluiting naar de omliggende steden.

De reisvraag rond de bedrijfsterreinen geldt vooral de ochtend- en avondspits. Snel vervoer per bus tussen de dichtstbijzijnde stations en de bedrijfsterreinen is goed mogelijk. Klanten die vestigingen daar bezoeken blijken vooral per auto te komen; de vraag naar openbaar vervoer tijdens de daluren is daar minimaal. Voor reizen binnen de gemeentegrenzen domineren de (e-)fiets en de eigen auto. Dat is af te leiden uit algemeen onderzoek waaruit blijkt dat het aandeel openbaar vervoer op ritten korter dan 5 km slechts 5% is. Voor het reizen tussen verschillende gemeenten zijn de afstanden groter en vervult de bus wel een functie.

Tableau 3: Afstanden van de woonkernen tot dichtstbijzijnde stations

Gemeente	kern	#inw	nabij station	km	auto	fiets
Katwijk	Katwijk a Zee	17.300	Leiden CS	10	15	30
	Katwijk Noord	13.300	Idem	10	15	30
	Katwijk a/d Rijn	11.800	Idem	7	11	21
	Valkenburg	4.800	Idem	6	12	18
	Rijnsburg	14.800	idem	6	9	18
Noordwijk	N'wijk aan Zee	7.900	Voorhout (1)	3*	16	9
	N'wijk Binnen	18.000	Idem	5	11	15
N'hout	Noordwijkerhout	14.200	Voorhout (2)	7	13	21
	De Zijk	2.200	Hillegom	2	5	6
Teylingen	Voorhout	15.500	Voorhout (3)	1	1	3
	Sassenheim	15.500	S'heim (4)	3	6	9
	Warmond	5.200	idem	3	6	9
Lisse	--	22.700	Hillegom (5)	6	12	18
Hillegom	--	21.500	Hillegom (6)	3	6	9
Bloem'daal (deel van de gemeente)	Bennebroek	5.200	Hillegom	4	8	12
	Vogelenzang	2.300	Idem	2	4	6
	Aerdenhout	4.500	H'st/A'hout	2	4	6
Gemidd. afst. en rijtijden met auto resp. fiets				5,9	8,8	14,1
(1) naar Leiden CS 12 km, 15 min; (2) naar station Sassenheim 10 km, 16 min; (3) naar station S'heim 4 km, 10 min; (4) naar station Voorhout 4 km, 10 min; (5) naar NwVen via IJweg 9 km, 12 min; (6) naar NwVen via Beinsdorp, 9 km, 11 min * nu 6 km, maar wordt via Noordelijke Randweg Voorhout 3 km						

Hoe is het openbaar vervoer nu feitelijk ingericht? Tableau 4 geeft een overzicht van de buslijnen door Duin- en Bollenstreek. Afgezien van de gerichte verbindingen naar Leiden Station en Keukenhof-Schiphol, vertonen alle buslijnen een zigzag-patroon min of parallel met de spoorlijnen, waarbij de meeste lijnen ook een of meerdere stations aandoen. Afstemming op de aankomst- en vertrektijden van de treinen ontbreekt of schiet te kort.

Welke reistijden van-deur-tot-deur genereren deze trein- en busverbindingen en hoe snel gaat het met auto? Tableau 5 geeft een overzicht vanuit Noordwijk. De tijden voor het openbaar vervoer zijn afgeleid uit de 9292-app als snelste mogelijkheid met toevoeging van drie minuten extra. De rijtijden voor de auto zijn afgeleid van de ANWB-routepanner, zonder rekening te houden met vertragingen maar wel inclusief vijf minuten tijd om te parkeren. Ook de reistijden volgens het P+R concept zijn afgeleid en die zijn vergelijkbaar met de volledige rit per auto.

Tableau 4: Huidige buslijnen door Duin- en Bollenstreek

buslijn	enkele markeringspunten van de route	rijtijd	freg
9	H'gom St - Vogelenzang - H'stede - Heemstede/Aerdenhout	0:16	1
20/21	LeidenCS - Rijnsburg - 't Heen - WvdBerg - N'wijk aan Zee	0:34	6/4
30/31	LeidenCS - N206 - Katwijk Raadh - Rijnsoever - Estec	0:21	4
37/38	LeidenCS - Katwijk Rijn - Katwijk Raadh - Katwijk Vuurbaak	0:21	2/1
50	LeidenCS - S'heim - Lisse - H'gom - Heemstede - Haarlem	1:10	4
250	LeidenCS - Sassenheim ST - S'heim - Lisse - Keukenhof	0:29	2
57	LeidenCS - V'hout - N'hout - HillegomSt - NwVennepSt	1:13	2
90	dHaagCS - Wassenaar - Katwijk - Noordwijk - N'hout - Lisse	1:43	1
361	Sassenheim St - Lisse - NwVennep - Hoofddorp - Schiphol	0:44	2
385	S'heim St - V'hout St - N'wijk - K'wijk - TrA44 - den HaagCS	1:08	2
854	LeidenCS - Lisse Keukenhof (2 maanden seizoen)	0:24	4
858	Schiphol Station - Lisse Keukenhof (2 maanden seizoen)	0:33	8
H'gom = Hillegom; H'stede = Heemstede; N'wijkZee = Noordwijk aan Zee; K'wijk = Katwijk; S'heim = Sassenheim; W'naar = Wassenaar; L'dorp = Leiderdorp; V'hout = Voorhout; TrA44 = Transferium A44; dHCS = Den Haag Centraal Station;			
Lijn 9 wordt verzorgd door Connexxion; de andere lijnen door Arriva;			
De lijnen 20 en 21 slaan afwisselend een aantal haltes over; idem 30/31 en 37/38			

Met de bus blijkt de reis veel langer te duren dan de autorit. De busritten naar de stations te Leiden en Voorhout blijken nogal tijdrovend zijn; de rit naar Leiden Centraal neemt 33 minuten en telt 17 tussenhaltes. Voor de dagelijkse gang vanuit Noordwijk naar het spoor per fiets komt alleen Station Voorhout in aanmerking. Een fiets rit naar Station Sassenheim duurt 32 minuten en naar Leiden Centraal is het 34 minuten. In combinatie met de treinreis duurt dit te lang voor woon-werkreizen. Dit zal ook nog het geval zijn als men de fietspaden conform de regionale plannen verbetert. Opvallend is de omslachtige fietsroute naar station Voorhout waarbij de fietser twee en een halve km moet omrijden.

Tableau 5: Afstanden en reistijden vanuit Noordwijk, huidige situatie

Vanuit Noordwijks Lindenplein	afst vogelvlucht	afst km auto	reis fiets min.	reis auto + 5 min.	reis met OV + 3 min.	auto + park + trein + 5 min.
Amsterdam CS	35	48	-	0:47	1:08 (L)	0:51 (S)
Haarlem CS	21	25	-	0:38	0:56 (V)	0:28 (Hil)
Hillegom Station	11	13	-	0:20	0:48	-
Voorhout Station	3	5	0:15	0:14	0:25	-
Leiden CS	8	10	0:34	0:20	0:36	-
Den Haag CS	19	24	-	0:34	0:48 (L)	0:37 (dV)
Rijswijk Station	25	32	-	0:42	0:56 (L)	0:48 (dV)
Delft CS	26	34	-	0:46	0:57 (L)	0:48 (dV)
Rotterdam CS	35	46	-	0:52	1:10 (L)	1:01 (dV)
S'heim Station	6	8	0:32	0:17	0:36	-
Schiphol Station	23	30	-	0:29	0:55 (L)	0:31 (S)
A'dam-Z Station	31	42	-	0:40	1:03 (L)	0:43 (S)
Woerden Station	35	52	-	0:55	0:55	-
Utrecht Centraal	48	75	-	1:07	1:07	-
L = overstap Leiden; V = overstap Voorhout; S = overstap Station Sassenheim; Hil = overstap in Hillegom; dV = overstap station De Vink (gem. Voorschoten) Voor aansluiting met fiets of bus op een treinstation is 3 minuten bijgeteld Voor aansluiting met auto op een treinstation is i.v.m. parkeren 5 min bijgeteld						

Een bijzonder punt voor Noordwijk aan Zee is de bereikbaarheid van het strand per auto tijdens typische stranddagen. De gemeente biedt een voorziening in de vorm van het transferium aan de oostelijke rand van de gemeente met een speciale, kosteloze pendelbusdienst naar het strand: de strandpendel. Een optie is om Noordwijk aan Zee vanuit treinstation Voorhout beter bereikbaar te maken. Dat kan door gerichte fiets- en pendelbusbanen aan te leggen en daarmee het station het karakter te geven van

Station Voorhout/Noordwijk. Er komt op die manier een alternatief voor het strandbezoek per auto. Ook voor Voorhout is dit aantrekkelijk: 'het strand om de hoek'.

Belangrijk voor Duin- en Bollenstreek is de bereikbaarheid van Schiphol, van Amsterdam Zuid en verder. Voor de gemeenten Katwijk, Noordwijk, Noordwijkerhout en Teylingen is Schiphol goed bereikbaar via de stations Leiden Centraal en Sassenheim. Voor de gemeenten Lisse en Hillegom gaat de snelste toegang met openbaar vervoer via station Nieuw Vennep; Tableau 6 geeft de reistijden. Overigens, wegens de vele vertragingen tijdens de spitsuren dienen bussen de A4 te vermijden. Dat is ook een argument om via Station Nieuw Vennep te reizen. Het station voorziet in enige parkeerruimte. Gerekend naar reistijd is P+R via Station Nieuw Vennep een goede optie.

Tableau 6: Verbinding met station Schiphol via station Nieuw Vennep

	Opties OV naar Schiphol via station Nieuw Vennep		autorit
Lisse Gem'huis	7 min lopen + bus 162 NwVennep + trein	36 min++	19 min
	7 min lopen + bus Qliner 361	39 min	+ park
	12 min auto + 4 min NwVennep + trein	25 min	= ??
Hillegom Gem'huis	8 min lopen + bus 57 NwVennep + trein	36 min++	19 min
	8 min lopen + bus 57 Schiphol + bus 310	39 min	+ park
	12 min auto + 4 min NwVennep + trein	25 min	= ??
++ nog bij te tellen wachten op de trein of OV bij Station Nieuw Vennep			

Conclusie: De reistijden voor P+R via de stations Sassenheim, Hillegom en Nieuw Vennep blijken te concurreren met die van de auto. Een kritiek punt is het gebrek aan parkeerruimte bij Station Hillegom waar wel behoefte aan is. Station Sassenheim voorziet wel in een groot aantal parkeerplaatsen en is uitstekend bereikbaar. Er wordt dan ook intensief gebruik van gemaakt, vooral in relatie tot Schiphol. De huidige toegang met de bus op deze stations kost te veel tijd om concurrerend te zijn.

Vervoersvraag: spreiding en voorspelbaarheid

De reismotieven en daarmee ook de vraag naar openbaar vervoer zijn gedifferentieerd: Tableau 7 geeft een overzicht. Uit algemeen onderzoek blijkt werk het belangrijkste reismotief te zijn; dit betreft 28%. Studie is goed voor 7%. Het reizen voortkomend uit andere motieven zijn verspreid over de dag en avond; dat betreft typische *kriskras reizen*. Het woon-werkreizen gaat voor 75% met de auto, 12% met het openbaar vervoer en 6% per fiets; aldus de resultaten van algemeen onderzoek. Voor Duin- en Bollenstreek is het leeuwendeel van het woon-werkreizen verbonden met de stedelijke band, Amsterdam, Schiphol, Leiden en Den Haag. Een betrekkelijk klein deel maakt nu gebruik van de trein, maar dat aandeel zou veel groter kunnen zijn wanneer de reistijden van het openbaar vervoer op dit punt zouden concurreren met die van de auto. De gemiddelde autorijtijd tussen enerzijds de woonkernen en anderzijds dichtstbijzijnde stations is slechts 8,8 minuten. Dit stelt een duidelijke norm.

Het woon-werkvervoer, kriskrasvervoer en het vervoer ten behoeve van (toevallige) evenementen stellen verschillende eisen. Dat ten behoeve van het werk moet vooral presteren tijdens de spits en moet in Duin- en Bollenstreek zijn toegespitst op de nabije treinstations. De vraag naar dit vervoer is regelmatig en goed voorspelbaar. Dit geldt ook voor de bediening van de regelmatige vervoersvraag ten behoeve van sociale activiteiten, educatie, recreatie, verzorging en persoonlijke logistiek. De vraag naar vervoer per bus geldt vooral voor afstanden groter dan vijf kilometer. Op kortere afstanden komt het busvervoer te kort. Deze vervoersvraag voor sociale activiteiten, recreatie, verzorging en persoonlijke logistiek doet zich vooral voor tijdens de daluren. In principe zijn de extra bussen die het vervoer tijdens de ochtend en avond spitsen bedienen voor deze vraag tijdens deze daluren in te zetten.

Tableau 7: Differentiatie naar reismotief en reizigersstromen

Tijd	Reismotief	Aard
Ochtend-spits	woonkernen => station station => werkcentra woonkernen => werkcentra	Gericht, regelmatig
Avond-spits	werkcentra => station station => woonkernen werkcentra => woonkernen	
Daluren, verspreid	Onderwijs, winkelen, cultuur, verzorging, recreatie, toerisme	Ongericht, regelmatig
Daluren, evenementen	Keukenhof, sport, congres, Strandbezoek <=> trein	Gericht, onregelmatig
Woonkernen: Katwijk, Valkenburg, Rijnsburg, Voorhout, Noordwijk, Noordwijkerhout, Teylingen, Lisse, Hillegom		
Werkcentra: bedrijfsterreinen volgens Tableau 3, horeca (strand), congrescentra, verzorgingscentra, Keukenhof, i.h.b. personeel		

Ten slotte is er de categorie 'gericht en onregelmatig'. Daar onder vallen grote evenementen en de deelname aan attracties, zoals weerafhankelijk strandbezoek. Die vraag is veel minder voorspelbaar. Dit is een argument om dit vervoer (mede) op basis van de zich aandienende vraag op te zetten. Het bezoek van grote evenementen met de auto loopt dikwijls vast in een gebrek aan parkeerruimte.

De inzet van bussen

Meestal worden de buslijnen opgesteld op basis van de te verwachten toekomstige vraag en vervolgens in een langlopend contact tussen de provincie en de vervoerder vastgelegd. Daarmee zijn substantiële subsidies gemoeid. Een probleem met deze ingeburgerde opzet is dat de terugkoppeling op de actuele vraag nogal zwak is en dat er betrekkelijk weinig differentiatie is in routes en frequenties. De mis match tussen het aanbod van vervoer en de actuele vraag wordt opgelost door overcapaciteit. Het verschijnsel rondrijdende, bijna lege bussen is wel bekend. Kan dit beter? Het primaire uitgangspunt is natuurlijk een snelle bediening van de (potentiele) vervoersvraag en een efficiënte inzet van bussen. Rondrijden met nauwelijks bezette bussen hoort daar niet bij, maar zal soms onvermijdelijk zijn.

Een optie is om de inzet van bussen beter dan nu af te stemmen op de te verwachte vraag en specifiek naar de vraag tijdens de spits en daarbuiten. Dikwijls worden de buslijnen met haltes voor heen- en terugreis spiegelbeeldig ten opzichte van elkaar opgesteld. Voor de woon-werkreizen die via treinstations gaat, kan dit leiden tot inefficiënties. Immers, vertrekkende reizigers willen vanuit een woongebied naar het station, maar de op het station aankomende reizigers willen doorreizen naar een werkgebied dat dikwijls niet samenvalt met een nabij gelegen woonkern. s' Avonds is het andersom.

Vanzelfsprekend zijn er speciale dienstregelingen die rekening houden met de publieke agenda waaronder zon- en feestdagen vallen of bijvoorbeeld de openstelling van Keukenhof. Ook is rekening te houden met een toevalsvraag zoals die zich bijvoorbeeld voordoet bij typisch strandweer. Daar is wel een dag vooruit op te anticiperen. Het gaat in feite om de inrichting van vraagafhankelijk openbaar vervoer, maar wel 'off line'. Overigens, gedifferentieerd busvervoer is alleen met succes aan te bieden met hulp van internet en smart Phone. Maar ook een opvallende gedifferentieerde markering van de bushaltes kan werken.

Om sterk verspreid incidenteel vervoer te bedienen, komen de taxibus en de belbus in aanmerking. Om verschillende aanvragen goed te kunnen combineren, zou men een rit enige tijd, bijvoorbeeld minstens een halve dag vooraf moeten aanvragen met opgave een tijdvenster waarin de rit dient plaats te vinden. Het systeem komt uiterlijk enkele uren voor eventuele uitvoering van de rit terug met een con-

crete invulling; de aanvrager kan daar van af te zien. De exploitatie van taxibussen en belbussen is kostbaar. Daarom is het redelijk om restricties op te leggen. Bijvoorbeeld over de maximale reisafstand, een minimale afstand tot een in functie zijnde bushalte of treinstation en tijden waar binnen de dienst beschikbaar is. Essentieel is de communicatie tussen de reiziger en het vervoersbedrijf dat het vraag-afhankelijke vervoer exploiteert.

Snel reizen van en naar de stations

De korte afstanden tussen enerzijds de grote bedrijfsterreinen en woonkernen en anderzijds de nabij gelegen treinstations en de dominantie van de reisbehoefte tussen Duin- en Bollenstreek en de stedelijke omgeving, zijn condities om het OV efficiënt te structureren langs spoorlijnen Den Haag, Leiden, Haarlem, Amsterdam en Den Haag, Leiden, Schiphol. Voorwaarde is dat de treinstations te Leiden, Voorhout, Hillegom, Sassenheim en Nieuw Vennep snel bereikbaar zijn. Een dergelijke opzet staat bekend als het visgraatmodel: een snelle hoofdverbinding met aansluitende verbindingen die voorzien in afgestemde aansluitingen met de directe omgeving. De afstanden tussen de woonkernen en de daar gelegen stations zijn dusdanig kort dat de aansluiting per fiets goed te doen is.

Tableau 9: Bereikbaarheid van de stations voor Duin- en Bollenstreek

Modaliteit	Station	Bedieningsgebied
P+R	Hillegom Sassenheim Nw Vennep	Noordwijk, Noordwijkerhout, Lisse, Katwijk Teylingen, Noordwijk, Noordwijkerhout, Katwijk Hillegom, Lisse
Fiets, (maximale fietsafstand 5 km)	Voorhout Sassenheim Hillegom Leiden CS	Teylingen, Noordwijk Teylingen Hillegom, Vogelenzang, Bennebroek Rijnsburg, Oegstgeest
Stationsbus, (ten minste 2x per uur)	Leiden CS Voorhout Sassenheim Hillegom NwVennep	Katwijk, Noordwijk, Noordwijkerhout, S'heim Noordwijk, Noordwijkerhout * Noordwijkerhout, Voorhout, Sassenheim Hillegom, Lisse Hillegom, Lisse
De Stationsbus: een snelle, gerichte busdienst naar een station die aansluit op de aankomst- en vertrektijden van de trein.		
* S'heim centrum naar station Voorhout is hemelsbreed 3 km; over de weg is het 5 km; het OV gaat nu via station Leiden met sprinter naar Voorhout en duurt 28 min.		

Tableau 9 geeft een beeld van het openbaar vervoer in Duin- en Bollenstreek, ingericht volgens dit visgraatmodel. Een snelle, frequente treinverbinding en snelle bereikbaarheid van de stations zijn cruciaal. Daarvoor zijn wel enkele maatregelen te nemen. Namelijk:

(1) Voorzien in een regelmatige frequentie van viermaal per uur. Hoe? Bijvoorbeeld door de sprinter op de lijn Den Haag, Leiden, Haarlem, Amsterdam CS op te heffen, maar de intercity wel te laten stoppen in Voorhout en Hillegom. En inderdaad die intercity loopt door tot Amsterdam.

(2) Station Hillegom is slecht bereikbaar via smalle bebouwde wegen. Dit is op te lossen door de toegang te verleggen naar de zeezijde van het spoor. Daartoe is het onverharde deel van de 1-ste Loosterweg te verharden tot aan de Beeklaan. Daarmee komt er een directe aansluiting op de N206. Er is voldoende ruimte om parkeerplaatsen aan te leggen en te voorzien in de toegang tot het station. De woonkern rond het station wordt ontlast en er komt ruimte voor 'mens intensieve' ondernemingen.

(3) Station Voorhout ligt over de weg op 5 km afstand van Noordwijk. Door een gericht fietspad

aan te leggen is die afstand bijna te halveren. Een fietsrit duurt dan 12 minuten. Als een baan wordt aangelegd voor een pendelbusdienst tot aan zee, geldt dit ook voor de ontsluiting per bus. Mogelijkheden daartoe ontstaan met in uitvoering zijnde Noordelijke Randweg die gaat aansluiten op de N444.

(4) Snelle, gerichte en afgestemde busverbindingen met de stations zijn essentieel: dat zijn de zo te noemen stationsbusdiensten. Tableau 9 geeft aan welke dat moeten zijn. In aansluiting op de kwartierdienst op het spoor, zal ook voor de stationsbus moeten gelden. De vervoersvraag op verbinding Noordwijk - Leiden Centraal en Katwijk - Leiden Centraal is aanzienlijk. Eerder heeft reizigersvereniging ROVER in dit verband voorgesteld om een speciale busbaan door de wijk Nieuw Rhijnegeest in Oegstgeest aan te leggen die de A44 bij het viaduct aansluitend op de Wassenaarseweg te Oegstgeest kruist. Gemeente Oegstgeest blokkeert dit en daarmee ook de ontsluiting van Nieuw Rhijnegeest.

Helpt dit? Door inzet van bussen goed op de vraag af te stemmen, is het aantal tussen liggende haltes te verminderen. Het ontwerpen van buslijnen is geen kleinigheid. De opstelling van lijnen volgens Tableau 10 pretendeert dan ook niet meer te zijn dan een verkenning.

Tableau 10: Bedieningsgebieden van de stationsbussen

Station	Markering van het bedieningsgebied Afstand en tijden van begin- tot eindpunt	freq sp/dl	tijd min
Leiden Centr	1a K'wijk Zee & Rijnsover, wisselend varianten, L.Centr	8 / 4	22
	2a N'wijk, 2 afwisselende variante, Leiden Centraal	8 / 4	20
	1b ook via Space Busines Park, Expo (symmetr)	8 / 4	25
	2b retour	8 / 4	20
V'hout Station	3a N'wijk AH, Greut, Vuurt, Mortelstr, N-Randw, St.V'h	4 / 2	16
	4a St.H'gom, dZilk, N'hout, N'Binnen, St.V'hout	4 / 2	36
	3b retour	4 / 2	16
	4b St.V'h, N'wijk Binn, N'hout, dZilk, St.H'gom	4 / 2	36
H'gom Station	5a Lisse Hyacinth, H'gom Olymp, Ireneln, Stat.H'gom	4 / 2	21
	6a H'gom St, Vogelenzang, Bennebroek, De Glip	4 / 2	18
	5b en 6b retour	4 / 2	21
S'heim Station	7a N'hout, s'Grav'weg, S'heim Parklaan, Stat.S'heim	4 / 2	21
	7b retour	4 / 2	21
NwVenn Station	8a H'gom Irenelaan, Beinsdorp, Getsedreef, St.NwV	4 / 2	18
	9a Lisse Hyac, L'broek, IJweg, Noorderdr, St.NwVenn	4 / 2	12
	8b en 9b retour	4 / 2	--
- Opstellen van bus routes is 'veldwerk'; hier is ± aangesloten bij bestaande lijnen. - Daluren is opgevat als buiten spitsen plus alle uren zon- en feestdagen. - Bij de verplaatsingsrijd met een stationsbus is 3 minuten looptijd meegerekend. - De 'uitstap' via 1b a Space Business Park en Expo alleen tijdens spitsen en symmetrisch in ochtend- en avond spits. - Buslijn 4 is afgestemd op N'hout-St.V'hout, deel N'hout-H'gom als verbinding - Buslijn 5: Hillegom Olympiaweg <=> Hillegom Station is 11 minuten. - Buslijn 7: Sassenheim (centrum) <=> Station Sassenheim is 7 minuten. - Buslijn 9: Lisse <=> Leiden is met lijn 8 sneller bereikbaar dan via S'heim. - De verbinding N'wijk - V'hout is korter door de aanleg van Noordelijk Randweg. - Opmerking: uiteraard zijn de stations ook bereikbaar per fiets en auto en lopend			

Uit Tableau 10 blijkt dat de ritten met de stationbus ongeveer twintig procent meer tijd kosten dan de autorit naar het station plus ongeveer zes minuten, waarin drie minuten voor lopen naar een halte is meegerekend. De busrit Noordwijk - Station Voorhout wordt door de aanleg van de Noordelijke Randweg bekort. De treinreis naar Amsterdam Centraal via Haarlem wordt als doorgaande verbinding zes minuten korter dan nu het geval is.

Gegeven de reistijden van Tableau 10, geeft Tableau 11 de reistijden op de belangrijkste bestemmingen gerekend vanuit Noordwijk. Waar relevant zijn twee opties opgesteld. De laatste kolom geeft de reistijden per auto naar de verschillende treinstations. Uit de vergelijking met onbelemmerde autoritten, blijken de reistijden met dit openbaar vervoer overeen te komen met die van de auto, maar worden sneller wanneer voor vertragingen tijdens de spits tien minuten in rekening wordt gebracht. De reis met openbaar vervoer naar Woerden en Utrecht blijft veel tijd te kosten. Ook de reistijden voor de andere gemeenten van Duin- en Bollenstreek geven een soortgelijk beeld te zien.

Tableau 11: Reistijden vanuit Noordwijk, volgens het visgraatmodel

Noordwijk Lindenplein <=>	optie 1: auto/fiets/bus => via treinstation	optie 2: auto/fiets/bus => via treinstation	auto, direct
Amsterdam CS	auto => H'gom: 0:46	fiets/bus => V'hout: 0:48	0:42
Haarlem CS	auto => H'gom: 0:30	fiets/bus => V'hout: 0:32	0:33
Hillegom Station	auto => 0:13	bus => 0:20	0:15
Voorhout Station	fiets direct => 0:12	fiets/bus => 0:12	0:09
Leiden CS	bus => 0:26	fiets/bus V'hout => 0:22	0:15
Den Haag CS	bus Leiden => 0:38	fiets/bus V'hout => 0:38	0:29
Rijswijk Station	bus Leiden => 0:47	auto de Vink => 0:51	0:37
Delft CS	bus Leiden => 0:47	auto de Vink => 0:51	0:41
Rotterdam CS	bus Leiden => 1:02	auto de Vink => 1:05	0:47
S'heim Station	auto => 0:16	bus => 24	0:12
Schiphol Station	auto => Sass: 0:34	bus Leiden => 0:44	0:24
Amsterdam-Zuid	auto => Sass: 0:46	bus Leiden => 0:53	0:35
Woerden Station	bus => Leiden: 1:07	-	0:50
Utrecht CS	bus => Leiden: 1:22	-	0:53

Opgenomen zijn de snelste busverbindingen. 'Auto direct' is zonder vertraging.
Station De Vink in de gemeente Voorschoten is voorzien van enige parkeerruimte,
maar de toegang is te lastig om echt als P+R te kunnen functioneren,

Buslijnen binnen Duin- en Bollenstreek zelf: suggesties

Gegeven de voorgestelde station busdiensten volgens Tableau 10 en de twee spoorlijnen als snelle hoofdlijnen, hoe zijn dan de verbindende buslijnen doelmatig in te richten? Zijn bepaalde buslijnen te vervangen door andere? Uitgaande van de buslijnen zoals die zijn aangegeven in Tableau 4 zijn daarvoor wel enkele suggesties op te stellen die ook niet meer pretenderen te zijn dan dat; zie Tableau 12.

Tableau 12: Suggesties voor de nieuwe buslijnen

Huidige buslijnen	Suggesties (-) verwijst naar de lijnen in Tableau 10	freq sp/dl
9	H'gom - Heemstede	Vervangen door (6)
20/21	Noordwijk - Leiden	Vervangen door (3)
30/31	Katwijk - Leiden	Vervangen door (1) en (2)
37/38	Idem	Idem
50	Leiden - Haarlem	Blijft, maar lagere freq in spitsen
57	Leiden - NwVennep	Vervalt; vervangen door (8) en (9)
250	Leiden - Keukenhof	Blijft
90	Den Haag - Lisse	Blijft
361	N'wijk - Schiphol	Vervalt; vervangen door (9) en (3)
854	Leiden - Keukenhof	Halvering in spitsen (dienst 2 maanden)
858	Schiphol - K'hof	Halvering in spitsen (dienst 2 maanden)

Buslijn 50 verbindt Leiden Centraal en Haarlem Station en verbindt daarmee de tussen liggende woonkernen. Voor forenzen is de bus te langzaam. Omdat er alternatieven zijn, lijkt het redelijk om de frequenties te verlagen. Lijn 361 wordt ingekort en toegespitst op de aansluiting op Station Nieuw Vennep; dit resulteert in stationslijn 8. De reis Noordwijk-Schiphol gaat veel sneller via stationsbus 3 naar Leiden met overstap op de trein naar Schiphol. Een optie is om stationslijn 5 vanuit Noordwijkerhout te verlengen naar Station Hillegom om zo ook te voorzien in de verbindende functie van de huidige lijn 57.

Is de voorgestelde opzet financieel te exploiteren? Als beoordelingsmaat voor de te verlenen subsidies geldt het *dienstregelingsuur*; afgekort *dru*. In de studie *Kostenkenngetallen regionaal openbaar vervoer 2015*, meldt het CROW dat die voor het vervoer met de standaard bus uitkwamen op €85 tot €115, of wel gemiddeld ongeveer €108 per *dru*. Met enig rekenwerk is een indicatie voor de te produceren *dru*'s per klokuur af te leiden uit de data van Tableau 4, Tableau 10 en Tableau 12. Voor het huidige busvervoer in Duin- en Bollenstreek tijdens de spits komt dat uit op 50 *dru* per klokuur en 46 *dru* per klokuur in de voorgestelde opzet. Voor de daluren moet het voorgestelde busvervoer 42 *dru* per klokuur produceren, maar die worden dan wel iets anders ingezet dan tijdens de spitsen.

Meer met OV en minder met de auto: Noordwijk

Kan het openbaar vervoer in de vernieuwde opzet inderdaad concurreren met het gebruik van de eigen auto? De reisbehoeften zijn slecht af te leiden uit de gerealiseerde reislolumes. Immers die zijn sterk afhankelijk van de aangeboden diensten. Zijn die slecht, dan zal ook de vraag laag zijn of zelfs geheel ontbreken. Vervoerskundigen gebruiken daarom het *discrete choice logit model* om zicht krijgen op de mate waarin reizigers kiezen voor de auto of voor openbaar vervoer. Zo is Tableau 13 tot stand gekomen. In de tabel is reizen volgens het P+R concept niet meegenomen, maar dat blijft natuurlijk wel een goede optie, bijvoorbeeld voor wie s' avonds op stap wil naar een van de steden.

Tableau 13: Keuze auto versus OV voor woon-werkreizen

Vanuit Noordwijk Lindenplein, naar:	afzonderlijk		integraal	
	huidig auto OV	nieuw auto OV	huidig auto OV	nieuw auto OV
Amsterdam CS	88% 12%	68% 32%	14% 2%	12% 5%
Haarlem Station	85% 15%	57% 43%	4% 1%	3% 3%
Leiden Station	83% 17%	70% 30%	14% 3%	12% 5%
Den Haag CS	81% 19%	73% 27%	20% 5%	18% 7%
Rijswijk Station	81% 19%	74% 26%	1% 0%	1% 0%
Delft Station	78% 22%	68% 32%	2% 0%	1% 1%
Rotterdam CS	85% 15%	80% 20%	8% 1%	7% 2%
Schiphol Station	91% 9%	85% 15%	14% 1%	12% 2%
A'dam Zuid	90% 10%	83% 17%	7% 1%	6% 1%
Woerden Station	86% 14%	82% 18%	0% 0%	0% 0%
Utrecht CS	90% 10%	85% 15%	2% 0%	2% 0%
Opgeteld	-	-	86% 14%	74% 26%

Voor het 'discomfort' van het OV is 5 minuten gerekend, 5 minuten is gerekend voor wachten en 15 minuten voor het bereiken van de bestemming vanuit het station van aankomst. Voor de reis met de auto is 10 minuten vertraging gerekend, 5 minuten voor parkeren op de plaats van bestemming en 5 minuten 'discomfort' parkeren. Overigens, nader onderzoek is wenselijk.

De dominante factor in het rekenmodel is de 'subjectieve reistijd'. Dat is de reistijd die gecorrigeerd is met enkele subjectieve factoren. Zo moet elke extra overstap 'beboet' worden met (zeg) 5 minuten extra 'reistijd'. Ook het 'discomfort' van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto heeft subjectieve prijs van (zeg) 5 minuten, maar ook het 'discomfort' van (zeg) 5 minuten voor het vinden van een parkeerplaats. Het model brengt het effect van de verschillen in subjectieve reistijden tot uitdrukking.

Tableau 13 geeft de resultaten corresponderend met het huidige openbaar vervoer versus het hier voorgestelde. De eerste twee kolommen geven de verdeling tussen auto en openbaar vervoer voor de verschillende bestemmingen afzonderlijk. De laatste twee kolommen geven de verdeling tussen auto en openbaar vervoer in combinatie met de keuze van de bestemming. Of anders gezegd: je kiest een baan in een bepaalde omgeving in combinatie met de vervoerswijze. Die keuze is dus afhankelijk van de 'aantrekkingskracht' van die omgeving. Die aantrekkelijkheid is van veel factoren afhankelijk, maar de dominante factor is het aantal arbeidsplaatsen in combinatie met de reistijd om die plaats te bereiken.

Tableau 13 is een quick scan en pretendeert niet meer te zijn dan een hulpmiddel om zicht te krijgen op de verschuiving van het gebruik van de auto versus die van het openbaar vervoer, voortkomend uit de voorgestelde opzet. De conclusie is wel dat dit snellere openbaar vervoer tijdens de spits zal leiden tot bijna een verdubbeling met een dienovereenkomstige vermindering van het gebruik van de auto. Dit is ook gunstig voor de exploitatie van het reizigersvervoer per bus.

Een typisch Noordwijks fenomeen is het uitbundige strandbezoek tijdens een betrekkelijk klein aantal stranddagen. Daarnaast blijft het strand recreatief aantrekkelijk gedurende een lange zomerse periode. De auto is sterk in trek. Op topdagen is er onvoldoende ruimte om te parkeren. De snellere toegang met de voorgestelde stationsbussen via de stations Voorhout en Leiden biedt een alternatief voor de auto en zal ook enige verlichting van de parkeerdruk geven. Dit is te bevorderen door op topdagen de busrit naar en terug van het strand kosteloos aan te bieden en dit nadrukkelijk te promoten. Dit zou een welkome uitbreiding zijn van de huidige kosteloze Strandpendel. Ook de bereikbaarheid van de Langevelderslag bij Noordwijkerhout zou op die manier te verbeteren zijn. Overigens, ook het bezoek per fiets vanuit Duin- en Bollenstreek is belangrijk en zou beter gefaciliteerd moeten worden.

Een gratis strandpendel komt ten laste van de gemeente. Is dit te verantwoorden? Het alternatief is om meer kostbare parkeerplaatsen bouwen. Of dit realistisch is valt te betwijfelen. De te verwachten lage bezettingsgraad in relatie met de kosten voor beheer, toezicht, onderhoud, afschrijving en rente impliceren dat een investering van meer dan 20.000 euro per parkeerplaats alleen te exploiteren valt met forse doorlopende subsidies. Maar de aanleg zal waarschijnlijk meer kosten. Ter vergelijking: de Leidse parkeergarage aan de Morspoort kostte ongeveer 12.000 euro per plaats en die op de Lammermarkt 60.000 euro. Maatregelen zijn nodig, maar sneller openbaar vervoer naar het strand zal helpen. Er komt een argument om de auto thuis te laten of te gebruiken als P+R pendel.

OV voor Lisse, Noordwijkerhout en Katwijk

De dichtstbijzijnde stations voor Noordwijkerhout zijn die te Voorhout, Sassenheim en Hillegom. Opvallend zijn de lange busritten met vele tussenhaltes die duidelijk niet primair bedoeld zijn om de stations effectief te ontsluiten. De busrit naar Station Voorhout over 7 km telt 11 tussen haltes en duurt 22 minuten; met de auto gaat het in 10 minuten. De busrit naar Station Sassenheim is ook geen feest: 13 tussenstops en 39 minuten reistijd. Met de auto gaat het in 11 minuten. Eigenlijk verkeert Noordwijkerhout vanuit het gezichtspunt van openbaar vervoer in een geïsoleerde positie: de reis naar de stations Amsterdam, Haarlem, Leiden, Den Haag en Schiphol duren nu respectievelijk 63, 44, 50, 64 en 61 minuten; veel te lang om te forenzen met openbaar vervoer. Met gerichte busverbindingen en de doorlopende trein tot Amsterdam zou dat 45, 30, 25, 44 en 44 minuten worden. De soortgelijke berekening als gedaan voor Noordwijk komt uit op verdrievoudiging van het openbaar vervoer. Overigens, P+R vanuit Station Hillegom en vanuit Station Sassenheim zijn goede opties. De effectieve reistijden worden dan nog eens vijf minuten korter.

De busverbindingen vanuit Lisse zijn curieus. Pendelbussen zonder tussenstops verbinden Keukenhof met Leiden Station en Schiphol Station; de reistijden zijn 30 en 32 minuten. Lisse is omgeven door de treinstations Sassenheim, Nieuw Vennep, Voorhout en Hillegom en Schiphol. De reistijd naar Voorhout Station duurt 50 minuten, terwijl de auto er 15 minuten over doet. Die verbinding is niet echt te verbeteren. De verbindingen naar Station Nieuw Vennep en Station Hillegom zijn dat wel en dat is goed

voor de forenzen. Volgens het gehanteerde rekenmodel leiden de verbeteringen tot bijna een verdubbeling van het openbaar vervoer.

Als woonplaatsen met een 'eigen' station zijn de verbeteringen voor Voorhout en Hillegom zijn bescheiden. De doorlopende trein naar Amsterdam Centraal helpt en voor Hillegom helpt ook de snellere verbinding met Station Nieuw Vennep. Volgens de berekeningen zal ook hier het aandeel van het openbaar vervoer toenemen, maar wel bescheiden. Voor Katwijk zijn pendeldiensten met Leiden Centraal ingericht. Door het aantal tussen haltes te verminderen worden de reistijden ongeveer vijf minuten korter. Voor de richting Haarlem en Amsterdam is P+R via Station Hillegom een goede optie.

Appreciatie van openbaar vervoer

Voor velen is de eigen auto is het favoriete vervoersmiddel. Het is vervoersgereedschap dat altijd ter beschikking staat. Ook de fiets past in deze categorie, maar haar actieradius is voor veel doeleinden te beperkt. De beschikbaarheid van de auto als vervoersgereedschap wordt voor dagelijks gebruik vooral bedreigd door het gebrek aan lokale parkeerruimte. Autobezitters, winkel exploiterende ondernemers en de horeca weten de lokale politiek wel te vinden. Openbaar vervoer valt echter emotioneel in een andere categorie: het wordt ervaren als natuurverschijnsel waarop men zich moet aanpassen. Bovendien overstijgt openbaar vervoer de gemeentelijke grenzen en daarmee ook gemeentelijke bevoegdheden. De gemeentelijke bestuurder kan er nauwelijks mee scoren. Inspectie over de gemeentelijke besluitvorming leert dat discussies vooral gaan over al dan niet eenrichting verkeer en over parkeren. Openbaar vervoer komt er nauwelijks aan de orde.

Dit betekent ook dat een herinrichting van lokaal openbaar vervoer op provinciaal niveau moet plaatsvinden. Openbaar vervoer dat de provinciale grenzen overschrijdt verdient bijzondere aandacht. Dat is bijvoorbeeld het geval bij de provinciale grens tussen enerzijds Noordwijkerhout, Hillegom en Lisse en anderzijds Vogelenzang, Bennebroek en Haarlemmermeer.

Een ander probleem doet zich voor in de tegenstelling van belangen tussen de exploitanten van busdiensten en de exploitant van de treinen. De eersten willen vooral reizigerskilometers maken. Het scoort niet om reiziger zonder omwegen naar de trein te brengen en daar uit te wuiven. In tegendeel: slechte coördinatie met aankomende en vertrekkende treinen kan de vraag naar busvervoer over langere afstanden juist bevorderen. Hoe is dit te doorbreken? Een optie is om de sprinterdienst tussen Den Haag en Amsterdam via Leiden en Haarlem integraal met het aansluitende busvervoer aan een enkele partij uit te besteden, maar dat is op de drukke spoorlijnen niet goed te realiseren. Het alternatief is om de eis tot coördinatie contactueel vast te leggen.

In kort bestek

De automobiliteit in de Randstad loopt hoe langer hoe meer vast. Dit heeft ook negatieve gevolgen voor Duin- en Bollenstreek, vooral voor forenzen die tussen de streek en de stedelijke zone Amsterdam, Schiphol, Leiden, Den Haag en Delft pendelen. Korte reistijden zijn de kritieke succesfactor voor het openbaar vervoer ten opzichte van de auto. Het huidige openbaar vervoer in Duin- en Bollenstreek schiet daarin tekort. Lange, soms slingerende buslijnen met veel haltes zijn te langzaam om forenzen behoorlijk te kunnen bedienen.

Kenmerkend voor infrastructuur van Duin- en Bollenstreek zijn de twee spoorlijnen: een tussen Den Haag, Leiden, Sassenheim, Nieuw Vennep, Schiphol en Amsterdam Zuid en een tussen Den Haag, Leiden, Voorhout, Hillegom, Heemstede/Aerdenhout, Haarlem en Amsterdam Centraal. De woonkernen liggen op een afstand van gemiddeld zes kilometer. Dat zijn de ideale condities om het openbaar vervoer in te richten volgens het zo genoemde visgraatmodel: korte buslijnen die gericht en afgestemd toegang geven op een snelle hoofdverbinding. Die hoofdverbinding bestaat in dit geval uit de genoem-

de spoorlijnen die moeten voorzien in een regelmatige frequentie van viermaal per uur. Op de lijn is dit bijvoorbeeld te realiseren door de sprinterdienst op te heffen, maar de intercity wel te laten stoppen in Voorhout en Hillegom. Essentieel is snelle toegankelijkheid van de desbetreffende spoorstations. Daartoe zijn drie maatregelen te nemen:

(a) De bereikbaarheid van Station Hillegom verbeteren door de toegang te verleggen naar de zeezijde van het spoor. Dit kan door van de 1-ste Loosterweg te verharderen tot aan de Beeklaan. Er is voldoende ruimte om parkeerplaatsen aan te leggen om te voorzien in een P+R-functie.

(b) De afstand tussen Station Voorhout Noordwijk voor de fiets en een busverbinding te halveren door een gericht fietspad aan te leggen en een baan voor een pendel busdienst. De geplande aanleg van de Noordelijke Randweg biedt daarvoor de mogelijkheid.

(c) Snelle, gerichte en afgestemde busverbindingen met de stations in te richten met vermijding van tussen haltes. De frequentie zal tijdens de spitsen ten minste viermaal per uur zijn en daarbuiten ten minste tweemaal per uur of meer wanneer de vraag daartoe aanleiding geeft.

In aansluiting hierop kunnen sommige huidige buslijnen komen te vervallen met uitzondering van enkele lange buslijnen door Duin- en Bollenstreek die typisch voorzien in vervoer binnen de streek zelf. Overigens, ook de treinverbinding tussen Leiden, Voorhout, Hillegom, Heemstede/Aerdenhout en Haarlem vervult die verbindende functie.

In deze opzet blijken de reistijden van het openbaar vervoer overeen te komen met die van de onbelemmerd rijdende auto. De P+R via Station Sassenheim en Station Hillegom zal dit nog versterken. Ook de directe toegang met de fiets via de stations Voorhout, Hillegom en Sassenheim zijn reële opties. Uit een rekenexercitie met een gangbaar vervoerskundig rekenmodel blijkt dat de voorgestelde opzet zal leiden tot een intensiever gebruik van het openbaar vervoer: op termijn is tijdens de spits bijna op een verdubbeling te rekenen. Belangrijk is de emotionele appreciatie voor openbaar vervoer. Korte reistijden, stiptheid en een goede inhoudelijke en promotionele communicatie via internet en de smart Phone, zal het openbaar vervoer dichterbij de reiziger brengen als een persoonlijke optie om te reizen.

Deze studie is in eerste instantie tot stand gekomen vanuit D66 Noordwijk. Aanleiding was de inspraakprocedure die door Gemeente Noordwijk werd opgezet om tot een nieuwe omgevingsvisie te komen. Deze versie is nadrukkelijker opgesteld vanuit Duin- en Bollenstreek als geheel en komt met suggesties voor inrichting van het busvervoer. Het een en ander is met reizigersvereniging ROVER besproken en suggesties van hen zijn overgenomen. ROVER kan zich vinden in de versterking van de positie van de treinstations, maar niet in de daarmee samenhangende uitwerking van het stelsel van buslijnen. Zij acht verder onderzoek wenselijk. Uiteraard is alleen de auteur verantwoordelijk voor de tekst.

De auteur

prof dr Ir Joseph J. M. Evers, emeritus hoogleraar TU-Delft op het gebied van operations research en logistiek. Thans werkzaam op het gebied van public operations research.

Laatste publicatie: 'Wel gemakkelijker: een heldere koers naar een effectief en stimulerend fiscaal stelsel', Uitgeverij van Praag, mei 2017 (aanbevolen!)

De tekst is vrijelijk te verspreiden en te gebruiken met vermelding van de bron.

Amsterdam, februari 2018
In opdracht van Bitec Systems BV (Karel van Broekhoven)

Quick scan beoordeling MKBA Duinpolderweg

EINDCONCEPT

Prof.dr. Carl Koopmans

seo

“De wetenschap dat het goed is”

SEO Economisch Onderzoek doet onafhankelijk toegepast onderzoek in opdracht van overheid en bedrijfsleven. Ons onderzoek helpt onze opdrachtgevers bij het nemen van beslissingen. SEO Economisch Onderzoek is gelieerd aan de Universiteit van Amsterdam. Dat geeft ons zicht op de nieuwste wetenschappelijke methoden. We hebben geen winst-oogmerk en investeren continu in het intellectueel kapitaal van de medewerkers via promotietrajecten, het uitbrengen van wetenschappelijke publicaties, kennisnetwerken en congresbezoek.

SEO-rapport nr. Rapport nr.
ISBN ISBN

Informatie & Disclaimer

SEO Economisch Onderzoek heeft op de verkregen informatie en data geen onderzoek uitgevoerd dat het karakter draagt van een accountantscontrole of due diligence. SEO is niet verantwoordelijk voor fouten of omissies in de verkregen informatie en data.

Copyright © 2018 SEO Amsterdam. Alle rechten voorbehouden. Het is geoorloofd gegevens uit dit rapport te gebruiken in artikelen, onderzoeken en collegesyllabi, mits daarbij de bron duidelijk en nauwkeurig wordt vermeld. Gegevens uit dit rapport mogen niet voor commerciële doeleinden gebruikt worden zonder voorafgaande toestemming van de auteur(s). Toestemming kan worden verkregen via secretariaat@seo.nl

Inhoud

1	Inleiding.....	1
2	Uitgangspunten en inputs van de MKBA.....	3
2.1	Probleemanalyse	3
2.2	Projectalternatieven.....	3
2.3	Investeringskosten.....	4
2.4	Effecten op reistijden.....	5
2.5	Effecten op de leefomgeving	5
3	Uitvoering van de MKBA.....	6
3.1	Beoordeling	6
3.2	Aangepaste MKBA	7
4	Conclusies en aanbevelingen.....	11
	Literatuur	13
Bijlage	Vragenlijst.....	15

1 Inleiding

Karel van Broekhoven heeft SEO gevraagd om een quick scan beoordeling van de MKBA van de Duinpolderweg, een geplande oost-west verbinding langs Hoofddorp en Hillegom.

Achtergrond

In oktober 2017 heeft Ecorys (2017) in opdracht van de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) afgerond van de Duinpolderweg: een oost-west verbinding van de A4 bij Hoofddorp langs Zwaanshoek en Hillegom naar de N206 bij De Zilk. Daarin worden kosten en baten berekend van meerdere alternatieven, waaronder ook alternatieven waarin wegen op andere locaties worden aangepast.

Verzoek

Karel van Broekhoven van Bitec Systems BV heeft vragen over de MKBA, onder meer met betrekking tot de berekening van de reistijdbaten. Daarom heeft hij prof. Carl Koopmans van SEO Economisch Onderzoek gevraagd om een beoordeling van de MKBA in de vorm van een quick scan.

Scope en aanpak

De quick scan betreft de gehele MKBA. Een quick scan garandeert niet dat alle eventuele onjuistheden worden gevonden; daarvoor is een meer diepgaande analyse nodig. In de quick scan zijn de belangrijkste onderdelen¹ van de MKBA getoetst op plausibiliteit van uitkomsten en kwaliteit van de gehanteerde rekenmethoden. In het bijzonder is de berekening van reistijdbaten in hoofdstuk 4 van de MKBA onderzocht. Ook betreft de quick scan de waardering van de natuur- en milieueffecten en kosten van slopen en herplaatsen van bedrijven en woningen.

Bij het beoordelen van onderzoek is hoor en wederhoor toegepast. SEO heeft eerst een vragenlijst en later een concept beoordeling aan Ecorys voorgelegd. Ecorys heeft de vragen uitvoerig beantwoord en gereageerd op de concept beoordeling.

¹ Het gaat om onderdelen met een grote (potentiële) impact op het saldo van baten en kosten en op de conclusies van de MKBA.

2 Uitgangspunten en inputs van de MKBA

Andere mogelijkheden dan de zeven onderzochte alternatieven, zoals alleen een wegverbreding bij Hoofddorp, blijven in de MKBA buiten beschouwing. De investeringskosten zijn door de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland niet zichtbaar onderbouwd. Effecten op de leefomgeving zijn niet gekwantificeerd.

Een deel van de vragen die door SEO over de MKBA zijn gesteld (zie bijlage), gaan over zaken die bij aanvang van de MKBA aan Ecorys werden meegegeven:

- De probleemanalyse
- Zeven projectalternatieven
- Investeringskosten
- Effecten op reistijden
- Effecten op de leefomgeving

Dit hoofdstuk bespreekt (de kwaliteit van) deze uitgangspunten en inputs.

2.1 Probleemanalyse

De probleemanalyse van de Duinpolderweg staat niet in de MKBA maar in de plan-MER (Royal HaskoningDHV, 2017a). In de probleemanalyse wordt uitgegaan van het bereiken van doelen rond bereikbaarheid en leefbaarheid, los van kosten-batenafwegingen. Zowel de kosten als de baten blijven in deze probleemanalyse op de achtergrond. Bovendien is één centraal probleem zodanig geformuleerd dat er nog maar één instrument (weginfrastructuur) bij past: het doel *“Wegennet is niet robuust door fysieke barrières en het ontbreken van alternatieve routes”*. In een kosten-batenanalyse is niet primair van belang of het wegennet robuust is, maar hoe hoog de verwachte maatschappelijke kosten van een ‘niet robuust’ wegennet zijn (kosten van vertraging en omrijden bij stremmingen). Deze kosten zijn immers potentiële baten in een MKBA. Deze kosten zijn in de probleemanalyse niet geschat. Vanuit kosten-batenperspectief is de probleemanalyse daarom onvolledig.

2.2 Projectalternatieven

Alternatieven in de MKBA

Ecorys heeft op verzoek van de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland de kosten en baten van zeven projectalternatieven onderzocht:

- “Midden”: een verbindingsweg van de A4 naar het (noord)westen, ten zuiden van Hoofddorp (Bennebroekerweg/Nieuwe Bennebroekerweg) en ten noorden van Hillegom.
- “Midden, variant Stroomweg”: dezelfde weg als “Midden”, maar met ongelijkvloerse kruisingen met (en minder aansluitingen op) andere wegen.
- “Zuid”: dezelfde route langs Hoofddorp als bij “Midden”, maar het westelijk deel heeft een zuidelijke tracé langs de (noord)rand van Hillegom.
- “Hillegomse Zienswijze”: dezelfde route langs Hoofddorp als bij “Midden”, maar de verbinding tussen N205 en N208 wordt zowel ten noorden als ten zuiden van Hillegom aangepast.

- “Parel 2.0”: Bij de A4 wordt alleen het eerste stuk weg richting Hoofddorp aangepast; daarnaast een verbinding tussen N205 en N208 ten zuiden van Hillegom.
- “Nieuwe N206”: dezelfde route langs Hoofddorp en Hillegom als bij “Zuid”, maar ook verbreding van een deel van de N205 en een aangepaste oost-west verbinding ten zuiden van Lisse.
- “NOG Beter 2.0”: Bij de A4 wordt alleen het eerste stuk weg richting Hoofddorp aangepast; daarnaast oost-west verbindingen ten noordoosten van Hillegom en ten zuiden van Lisse.

Al deze projectalternatieven houden in dat de gehele route van de A4 naar de N205 wordt aangepakt. Er zijn geen alternatieven waarin alleen het deel bij Hoofddorp wordt verbeterd, of alleen het deel bij Hillegom en Lisse. Dit staat haaks op de MKBA-richtlijnen, waarin staat (IenM, 2012, p. 28/29): *“Conform de Leidraad OEI is een project de kleinste mogelijke verzameling van onderling samenhangende investeringen die naar verwachting technisch uitvoerbaar en economisch haalbaar is ... Het is de kleinste eenheid waarover zinvol een besluit kan worden genomen.”*. In de MKBA hadden de belangrijkste deeltrajecten afzonderlijk moeten worden onderzocht². Door ze - in verschillende combinaties - ‘op een hoop te gooien’, blijft belangrijke informatie versluierd. Dat betreft met name de vraag welke deeltrajecten rendabel zijn, en welke niet.

Voorkeursalternatief beperkt onderzocht

Daarnaast valt het op dat de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland na de uitvoering van de MKBA een voorlopig voorkeursalternatief hebben gekozen dat slechts partieel is onderzocht. Het voorkeursalternatief is een samenstel van deeltrajecten van de onderzochte alternatieven (Provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, 2017). Deze keuze is mede gebaseerd op gevoeligheidsanalyses van andere invullingen van de onderzochte projectalternatieven. In deze gevoeligheidsanalyses worden onder andere baten-kostenverhoudingen gerapporteerd. Dit zijn volgens Ecorys ruwe inschattingen van de diverse maatschappelijke kosten en baten van het alternatief (Royal HaskoningDHV, met bijdrage van Ecorys, 2017).

2.3 Investeringskosten

De MKBA geeft aan dat de investeringskosten zijn geraamd door Royal HaskoningDHV. Tijdens de quick scan is geen onderbouwing van deze cijfers gevonden. De PlanMER bevat uitvoerige onderzoeken over vele aspecten van de Duinpolderweg³, maar geen kostenstudie. Het Hoofddrapport van de MER beslaat 332 bladzijden, waarvan er één (blz. 315) aan de kosten is gewijd (Royal HaskoningDHV, 2017b). Deze bladzijde bevat alleen de totale kosten per alternatief en de toevoeging dat de kostenschattingen een nauwkeurigheid van -30% tot +40% hebben.

Royal HaskoningDHV heeft in een reactie op een concept van deze quick scan aangegeven *“zowel planschade als het te amoveren vastgoed [is] betrokken ... in de kosten. Vastgoed betreft gronden en opstallen: agrarische grond, tuinbouwgrond, bollengrond, bebouwde grond (kassen/bedrijf), aankoop woningen, bedrijf met kantoor, bedrijf met hal, kassen, loonbedrijf met hal etc.”*...

- *Planschade: hiervoor is procentueel een bedrag voor gereserveerd*

² Bennebroekerweg Spoorlaan-A4, overige infra Haarlemmermeer, Ringvaarthbruggen Lisse en Hillegom-Bennebroek, Verbinding N208-N206. In een eerdere onderzoeksfase werd wel met ‘bouwstenen’ gewerkt (Royal HaskoningDHV, 2014). Dit is echter in de planMER jaren losgelaten.

³ Probleemanalyse en oplossingsrichtingen; Ontwerpnootie; onderzoeken naar Bodem en Water, Natuur, Ruimtelijke kwaliteit, Verkeer en Economische effecten; MER; en Planstudie.

- *Aankoop en amoveren vastgoedobjecten is voorzien in de ramingen*

Met Bijkomende kosten is o.a. bedoeld:

- *Verleggen kabels en leidingen*
- *Bij de spoorkruisingen: verbuissingskosten (vervangend vervoer tijdens buitendienststellingen)*
- *Onderzoek Archeologie*
- *Onderzoek niet gesprongen explosieven"*

Door het ontbreken van een cijfermatige specificatie is niet duidelijk om hoeveel locaties en welke objecten het gaat. Daardoor zijn de investeringskosten niet toetsbaar.

2.4 Effecten op reistijden

De effecten op reistijden in de MKBA zijn ontleend aan verkeersanalyses met het model VENOM die in het kader van de MER-deelstudie Verkeer van Royal HaskoningDHV (2017c) uitgevoerd zijn. Daarbij is met name het effect van de projectalternatieven op de totale reistijd van belang (tabel 4.3 van de MKBA). De deelstudie Verkeer concentreert zich op zes specifieke trajecten (daarnaast worden effecten gegeven op de totale reistijd in het studiegebied). Reistijdwinsten op andere trajecten⁴ zouden een beeld geven op welke deeltrajecten van de Duinpolderweg de meeste reistijdwinst wordt verwacht. Daarmee zou kunnen worden nagegaan welke deeltrajecten van het project het beste 'scoren' in termen van reistijdbaten. De deelstudie Verkeer maakt een dergelijke analyse niet mogelijk in deze quick scan.

2.5 Effecten op de leefomgeving

De MKBA gebruikt voor effecten op de leefomgeving gegevens uit de planMER. Daarin zijn effecten op geluidhinder en luchtkwaliteit gekwantificeerd, maar andere effecten worden kwalitatief weergegeven, met plussen en minnen (MKBA, tabel 4.18). Het gaat om de volgende aspecten: Plaatsgebonden risico, Groepsgebonden risico, Beleving landschap, Natuur, Grondwatersysteem, Oppervlaktewater, Cultuur-historisch waardevolle patronen, Cultuurhistorisch waardevolle elementen en Archeologie.

Het aanleveren van niet-kwantitatieve gegevens leidt er toe dat de genoemde effecten niet in geld konden worden uitgedrukt in de MKBA. Dit vormt een sterk contrast met de vervoerwaarde, die uitvoerig is gekwantificeerd en daardoor ook kon worden gemonetariseerd. De MKBA-richtlijnen stellen over leefomgevingsaspecten anders dan broeikasgassen, luchtkwaliteit en geluid: *"Bovendien kan de beschrijving kwalitatief zijn, tenzij er sprake is van omvangrijke effecten. Of een effect al dan niet omvangrijk is zal per geval moeten worden bepaald, eventueel in overleg met de opdrachtgever."* (IenM, 2012, p. 38). De vraag of deze effecten zodanig omvangrijk zijn dat kwantificering nodig is, komt in de MKBA niet aan de orde.

⁴ Bijvoorbeeld reistijdwinsten tussen Hoofddorp-West en de A4 (d.w.z. op de Bennebroekerweg/Nieuwe Bennebroekerweg).

3 Uitvoering van de MKBA

De belangrijkste berekeningen in de MKBA lijken op hoofdlijnen correct te zijn uitgevoerd. De presentatie van de einduitkomsten is ongelukkig en er ontbreekt een gevoeligheidsanalyse met betrekking tot de kosten. Als dit wordt aangepast blijkt uit de MKBA dat het niet duidelijk is of de Duinpolderweg maatschappelijk rendabel is.

3.1 Beoordeling

Projectalternatieven

Ecorys heeft zich beperkt tot de projectalternatieven die de provincie heeft 'aangedragen'. In het vorige hoofdstuk is aangegeven dat deze set projectalternatieven niet aansluit bij MKBA-richtlijnen. In praktische zin was het voor Ecorys niet mogelijk om andere projectalternatieven door te rekenen, omdat daarvoor nieuwe verkeerskundige analyses nodig zouden zijn. Ecorys had echter wel in de MKBA-rapportage op deze spanning kunnen wijzen. Ook had Ecorys in de bestaande verkeerskundige analyses kunnen nagaan of de reistijdwinsten zich vooral op bepaalde plaatsen voordoen. Dit zou mogelijk informatie hebben opgeleverd over andere alternatieven met een hoger maatschappelijk rendement.

Vervoersbaten

In deze quick scan zijn de reistijdbaten in het scenario Hoog nagerekend. Daarbij is dankbaar gebruik gemaakt van antwoorden van Ecorys op vragen over uitgangspunten van de berekeningen. De geschatte reistijdbaten komen ongeveer overeen met de cijfers van Ecorys; het verschil ligt in de orde van grootte van 5%. Het gaat om berekeningen gebaseerd op kentallen en aannames, waardoor dit verschil niet verrassend is. De verhoudingen tussen de projectalternatieven zijn hetzelfde. Resterende verschillen hebben vermoedelijk te maken met details in de berekeningswijze. De conclusie luidt dat de reistijdbaten in de MKBA correct lijken te zijn berekend.

Hinder in de bouwperiode

In de MKBA wordt aangenomen dat de doorstroming van het autoverkeer niet gedurende langere tijd hinder ondervindt van de realisatie van de Duinpolderweg (Ecorys, 2017, p. 29). In de tabellen met MKBA resultaten (p. 35-37) wordt dit effect op nul gezet. In de MKBA zijn de aanlegkosten gelijkmatig gespreid over drie kalenderjaren. Dit lijkt te wijzen op de mogelijkheid dat er langere tijd sprake is van hinder. Het was beter geweest als Ecorys de verwachte duur van de hinder kwantitatief had ingeschat en gedurende deze periode bijvoorbeeld zou zijn uitgegaan van een snelheidsbeperking en/of congestie op de betreffende wegen. Hierbij moet worden aangetekend dat het niet gebruikelijk is om in MKBA's dergelijke hinder te kwantificeren. Dit onderwerp verdient daarom meer aandacht in MKBA richtlijnen.

Nadruk op scenario Hoog

In de MKBA worden de uitkomsten in het scenario Hoog als hoofdresultaat en uitvoerig gepresenteerd. De projectalternatieven zijn ook integraal doorgerekend in het scenario Laag. De uitkomsten in Laag worden beknopt gepresenteerd. Bij de resultaten wordt het scenario Hoog eerst gepresenteerd. Daarna wordt Laag een 'gevoeligheidsanalyse' genoemd. Hierdoor kan gemakkelijk een beeld ontstaan dat de uitkomsten in Hoog belangrijker, waarschijnlijker of relevanter zijn dan

de uitkomsten in Laag. In werkelijkheid zijn uitkomsten in Laag net zo belangrijk als uitkomsten in Hoog. Het zou beter zijn geweest als de resultaten gelijkwaardig zouden zijn gepresenteerd.

Gevoeligheidsanalyses

De MKBA bevat slechts één gevoeligheidsanalyse: scenario Laag in plaats van Hoog. Gezien de grote onzekerheid over de investeringskosten (-30% tot +40%; zie vorig hoofdstuk) zou het voor de hand liggen om ook voor de investeringskosten een gevoeligheidsanalyse uit te voeren. Het opstellen daarvan is eenvoudig: de enige verandering is een aanpassing van de investeringskosten. In de volgende paragraaf van deze quick scan worden bandbreedtes gepresenteerd van het baten-kostensaldo waarin onder meer de onzekerheid over de kosten is meegenomen.

Overige zaken

Naast de opmerkingen hierboven zijn er nog de volgende kanttekeningen:

- In tabel 4.1 van de MKBA zijn de niet-gedisconteerde kosten van de alternatieven Parel 2.0, Nieuwe N206 en NOG Beter te laag weergegeven. Dit lijkt geen invloed te hebben op de overige MKBA uitkomsten⁵.
- De MKBA presenteert robuustheid van het wegennet (minder problemen bij afsluitingen) als een (niet-gemonetariseerde) extra baat, naast de (wel-gemonetariseerde) baten van betrouwbare reistijden. In beginsel leidt (gebrek aan) robuustheid tot (on)betrouwbare reistijden. Het is daarom niet duidelijk of robuustheid een additionele baat is.
- In de MKBA zijn de brandstofaccijnzen ongeveer de helft van de variabele ritkosten (tabel 4.8 en 4.9). Het is bekend dat de accijnzen (inclusief btw over accijnzen) ongeveer de helft zijn van de brandstofkosten⁶. Dit wekt de indruk dat Ecorys naast brandstofkosten weinig of geen andere variabele kosten heeft meegenomen. Deze totale variabele kosten zijn echter mogelijk aanzienlijk hoger dan de brandstofkosten⁷. Zo is er ook afschrijving (waardedaling) door extra kilometers. Als bijvoorbeeld de variabele ritkosten twee maal zo groot zouden zijn, dalen de totale baten van de Duinpolderweg in scenario Hoog met 2 tot 5%.

Totaalbeeld kwaliteit uitvoering MKBA

De belangrijkste berekeningen in de MKBA lijken op hoofdlijnen correct. De presentatie van de uitkomsten is ongelukkig; de kosten van hinder tijdens de aanleg zijn niet nul; en er ontbreekt een gevoeligheidsanalyse met betrekking tot de kosten.

3.2 Aangepaste MKBA

Tabel 4.1 toont de MKBA na verwerking van de volgende wijzigingen, op basis van deze quick scan:

- Scenario's Laag en Hoog gelijkwaardig gepresenteerd
- Baten-kostenverhouding weggelaten

⁵ Bij sommige projectalternatieven zijn er kleine verschillen tussen tabel 4.1 en tabel 5.1. Ecorys stelde in reactie op een conceptversie van deze quick scan: "Tabel 4.1 bevat cijfers uit een eerdere versie van de kostenraming. Deze zijn abusievelijk niet allemaal aangepast in de MKBA-rapportage. Dit heeft geen weerslag op de eindresultaten. In tabel 5.1 en 5.2 zijn de juiste contante bedragen opgenomen."

⁶ Zie bijvoorbeeld <https://www.unitedconsumers.com/tanken/informatie/opbouw-brandstofprijzen.asp>

⁷ Zie bijvoorbeeld <https://www.nibud.nl/consumenten/wat-kost-een-auto/>. Het Nibud verwijst naar de ANWB als bron van deze cijfers. Een onderbouwing ervan is echter niet gevonden.

- Effecten op de leefomgeving meegenomen bij de totale kosten en baten, omdat het relevante (brede) welvaartseffecten zijn
- Bij niet-gemonetariseerde effecten is aan de door Ecorys toegekende scores van plussen of minnen in de MKBA een vraagteken toegevoegd om aan te geven dat hier (onbekende) bedragen horen te staan. Dit om te voorkomen dat deze effecten niet meetellen bij de totale kosten en baten 'onder de streep'.
- Onzekerheidsmarge in de investeringskosten (-30% tot +40%)⁸
- Kosten hinderbeperking, mitigatie, en compensatie toegevoegd (deze zijn onbekend maar wel relevant)

Zaken die (nog) niet in de tabel konden worden verwerkt zijn:

- Het voorlopig voorkeursalternatief ontbreekt
- Ontbrekend projectalternatief "Alleen Bennebroekerweg"
- Verwijderen mogelijke overlap/dubbeltelling tussen reistijdbetrouwbaarheid en robuustheid
- Hogere variabele ritkosten

Uit de tabel kan worden geconcludeerd dat niet duidelijk is of de Duinpolderweg rendabel is. Dat geldt voor alle onderzochte alternatieven. Dit komt met name door niet-gemonetariseerde negatieve leefomgevingseffecten en door onbekende hinder tijdens de aanleg van de Duinpolderweg. Daarnaast zijn er flinke onzekerheden met betrekking tot de investeringskosten en de reistijdbaten. De onzekerheden met betrekking tot de reistijdbaten zijn grotendeels onvermijdelijk, gezien de afhankelijkheid daarvan van de groei van bevolking en economie. De onzekerheid met betrekking tot de investeringskosten kan wellicht worden gereduceerd door nieuwe, betere schattingen te maken.

⁸ De kosten van beheer en onderhoud zijn in de MKBA geschat op basis van de investeringskosten. Daarom bestaat ook bij de beheer- en onderhoudskosten onzekerheid. Het is echter niet duidelijk of het om dezelfde bandbreedte gaat als bij de investeringskosten. Daarom kan de onzekerheid van de beheer- en onderhoudskosten niet worden getoond in de MKBA-tabel in deze quick scan.

Tabel 3.1 Het is onzeker of de Duinpolderweg maatschappelijk rendabel is

Projectalternatieven							
	Midden	Midden Stroomweg	Zuid	Hillegomse Zienswijze	Parel 2.0	Nieuwe N206	NOG Beter 2.0
<i>Baten en kosten (contante waarden in mln. euro; ? = bedrag in euro's onbekend)</i>							
Directe baten							
Reistijdwinst	177 à 235	137 à 157	170 à 245	140 à 178	71 à 102	140 à 203	141 à 188
Reisbetrouwbaarheid	38 à 58	45 à 47	43 à 75	34 à 58	15 à 23	41 à 62	31 à 45
Robuustheid	+?	+?	+?	+?	+?/0	+?	+?/0
Variabele ritkosten en ac- cijnen	-4 à -5	-3 à -4	-4 à -6	-2 à -4	-3 à -4	-3 à -4	0 à -2
Effecten tijdens realisatie	-?	-?	-?	-?	-?	-?	-?
Indirecte effecten	32 à 43	27 à 30	31 à 47	26 à 35	12 à 18	27 à 39	26 à 35
Externe effecten							
Verkeersveiligheid	1	-1	1 à 2	1	1 à 2	2	0 à 2
Geluidsbelasting	0	0 à 1	0 à 1	1	1	1	3
Broeikasgasemissies	-1 à -2	-1 à -2	-1 à -2	-1	-1	-1	0 à -1
Luchtkwaliteit	0	0 à -1	0	0	0	0	0
Plaatsgebonden risico	0	0	0	0	0	0	0
Groepsgebonden risico	0	0	0	+	+	0	0
Beleving landschap	-?	-?	-?	--?	-?	-?/0	0
Natuur	--?	--?	--?	-?	-?	--?	-?
Grondwatersysteem	-?	-?	--?	--?	0/-?	0/-?	0
Oppervlaktewater	-?	-?	-?	-?	0/-?	-?	0/-?
Cultuurhistorisch waarde- volle patronen	-?	--?	-?	--?	-?	-?/0	0
Cultuurhistorisch waarde- volle elementen ^a	0	-?	-?	0	0	-?	0
Archeologie	-?	-?	-?	-?	-?	-?	-?
Totaal baten	242+?-? à 331+?-?	203+?-? à 226+?-?	240+?-? à 360+?-?	198+?-? à 268+?-?	96+?/0-? 141+?-?	207+?-? à 302+?-?	202+?/0-? 271+?-?
Kosten							
Investeringskosten	-109 à -217	-192 à -384	-157 à -314	-138 à -276	-162 à -325	-156 à -312	-108 à -216
Beheer en onderhoud	-27	-34	-27	-27	-18	-31	-22
Kosten hinderbeperking, mitigatie, compensatie ^a	-?	-?	-?	-?	-?	-?	-?
Totaal kosten	-136-? à -244-?	-225-? à -417-?	-184-? à -341-?	-165-? à -303-?	-180-? à -343-?	-186-? à -342-?	-130-? à -238-?
Netto baten (saldo van baten en kosten)	-24+?-? à 196+?-?	-214+?-? à 1+?-?	-101+?-? à 176+?-?	-105+?-? à 103+?-?	-247+?/0-? à -39+?-?	-135+?-? à 116+?-?	-36+?/0-? 141+?-?

a Deze maatregelen kunnen de negatieve externe effecten hierboven verminderen of wegnemen.

Bron: SEO Economisch Onderzoek, aangepaste versie van de MKBA uitkomsten in Ecorys (2017)

4 Conclusies en aanbevelingen

De onderzoeken die voorafgaand aan de MKBA zijn uitgevoerd, zijn onvolledig. Gegeven deze beperking lijken de belangrijkste berekeningen in de MKBA op hoofdlijnen correct te zijn uitgevoerd, maar de presentatie van de uitkomsten is ongelukkig en er ontbreekt een gevoeligheidsanalyse met betrekking tot de kosten. Het is niet duidelijk of de Duinpolderweg maatschappelijk rendabel is; daarom is nader onderzoek nodig.

Conclusies

- Het is niet duidelijk of de Duinpolderweg maatschappelijk rendabel is, want negatieve effecten op de leefomgeving zijn niet in geld uitgedrukt. Bovendien zijn de reistijdbaten en de investeringskosten onzeker;
- 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;
- De onderzoeken die voorafgaand aan de MKBA zijn uitgevoerd, zijn onvolledig met betrekking tot de leefomgeving, omdat kwantificeringen ontbreken;
- Hoewel de cijfers in de MKBA op hoofdlijnen correct lijken te zijn, roepen zij een onvolledig beeld op. Dat komt doordat de presentatie van de uitkomsten ongelukkig is en er een gevoeligheidsanalyse ontbreekt met betrekking tot de kosten;
- De investeringskosten van de Duinpolderweg zijn niet toetsbaar omdat deze niet in een publicatie worden toegelicht.

Aanbevelingen aan de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland

- Voer MKBA's (i.p.v. gevoeligheidsanalyses) uit van deeltrajecten van de Duinpolderweg, waaronder een alternatief waarin alleen de Bennebroekerweg tussen de A4 en de Spoorlaan wordt verbreed;
- Voer een MKBA uit van het voorlopige voorkeursalternatief;
- Voer nader onderzoek uit naar effecten op de leefomgeving, waarin deze effecten worden gekwantificeerd, ook voor deeltrajecten van de Duinpolderweg;
- Maak een nieuwe schatting van de investeringskosten met een kleinere onzekerheidsmarge. Neem hierin ook de kosten van hinderbeperking, mitigatie, en compensatie mee. Schat ook de onzekerheid van de beheer- en onderhoudskosten. Publiceer een verantwoording van de kostenschattingen;
- Neem bovenstaande analyses op in een nieuwe, verbeterde MKBA.

Literatuur

CPB (2011). De btw in kosten-batenanalyses, Den Haag: Centraal Planbureau.

Ecorys (2017). MKBA Duinpolderweg. Eindrapport, Rotterdam: Ecorys.

IenM (2012). KBA bij MIRT-Verkenningen, Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Provincies Noord-Holland en Zuid-Holland (2017). Nota voorlopig voorkeursalternatief. Planstudie Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek/Duinpolderweg.

Romijn, G. en G. Renes (2013). Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse, Den Haag: Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving.

Royal HaskoningDHV (2014). Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek. Beoordeling op basis van actuele informatie.

Royal HaskoningDHV (2017a). PlanMER Duinpolderweg. Van probleemanalyse naar te onderzoeken oplossingsrichtingen.

Royal HaskoningDHV (2017b). MER Duinpolderweg. Hoofdrapport.

Royal HaskoningDHV (2017c). MER Duinpolderweg. Deelrapport verkeer.

Royal HaskoningDHV, met bijdrage van Ecorys (2017). Gevoeligheidsanalyse voorstel Adviesgroep Duinpolderweg; samenstel op basis van alternatief Zuid.

Bijlage Vragenlijst

Onderstaande vragenlijst is voorgelegd aan Ecorys. De vragen zijn door Ecorys mondeling beantwoord in een gesprek op 2 februari 2018.

Projectalternatieven

1. Waarom is het voorlopige voorkeursalternatief niet onderzocht in een MKBA? Komt daar nog een MKBA van?
2. Het Kader KBA bij MIRT Verkenningen (p. 28/29) stelt: *"Conform de Leidraad OBI is een project de kleinste mogelijke verzameling van onderling samenhangende investeringen die naar verwachting technisch uitvoerbaar en economisch haalbaar is ... Het is de kleinste eenheid waarover zinvol een besluit kan worden genomen."*
In het MER-deelrapport Verkeer staat (p. A15): *"Het aantal sterke vertraagde ritten vanuit de Haarlemmermeer neemt in het Nulalternatief toe. Slechts een beperkt aantal van de lange afstandsverplaatsingen (>30 km) zijn sterk vertraagd. De vertraging wordt dus vooral in de Haarlemmermeer zelf veroorzaakt."*
 - a. Wordt het grootste deel van de totale reistijdslaten behaald in Hoofddorp op de Bennebroekerweg/Nieuwe Bennebroekerweg?
 - b. Waarom zijn in de MKBA geen partiële varianten onderzocht, zoals alleen verbreding van de Bennebroekerweg/Nieuwe Bennebroekerweg tussen de A4 en de Spootlaan, of tussen de A4 en de N205?
 - c. Zou een MKBA van het project exclusief deze verbredingen positief uitvallen?

Scenario's

3. Waarom worden in de MKBA uitkomsten in het scenario Hoog als hoofdresultaat en uitvoerig gepresenteerd en uitkomsten het scenario Laag slechts als een gevoeligheidsanalyse en beknopt?

Probleemanalyse

4. De probleemanalyse van de Duinpolderweg staat niet in de MKBA maar in de plan-MER. In die probleemanalyse wordt uitgegaan van het bereiken van doelen rond bereikbaarheid en leefbaarheid, los van kosten-batenafwegingen. Zowel de kosten als de baten blijven in deze probleemanalyse op de achtergrond. Bovendien is één centraal probleem zodanig geformuleerd dat er nog maar één instrument (weginfrastructuur) bij past: het doel *"Wegennet is niet robuust door fysieke barrières en het ontbreken van alternatieve routes"*. In een kosten-batenanalyse is niet primair van belang of het wegennet robuust is, maar hoe hoog de maatschappelijke kosten van een "niet robuust" wegennet zijn (kosten van vertraging en omrijden bij stremmingen). Waarom bevat de MKBA geen probleemanalyse waarin van een maatschappelijke kostenperspectief wordt uitgegaan?

⁹ Een soortgelijke 'bouwstenenbenadering' werd eerder gevolgd in de Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek van DHV/Royal Haskoning.

Uitkomstmaatstaven

5. De MKBA presenteert het baten-kostensaldo en de baten-kostenverhouding als uitkomsten van de MKBA. Deze uitkomsten worden beide als even belangrijk gepresenteerd in de tekst. De algemene MKBA-leidraad, vastgesteld door het kabinet, zegt: *"de baten-kostenverhouding [is] niet eenduidig gedefinieerd en daarmee ongeschikt als zelfstandige maatstaf om het rendement van een maatregel te meten en/of in perspectief te zetten. Er kan elk getal uitkomen."* *"Een eenduidiger gedefinieerde maatstaf is de interne rentevoet"* *"De eenvoudigste maatstaf om de maatschappelijke rentabiliteit van een maatregel uit te drukken is het saldo van baten en kosten"*. (Romijn en Renes, 2013, p. 137, 168). Het kader OEI bij MIRT verkenningen (p. 38) stelt dat deze maatstaven alle drie moeten worden gepresenteerd.
 - a. Waarom presenteert de MKBA de baten-kostenverhouding als een even geschikte maatstaf voor rentabiliteit als het baten-kostensaldo?
 - b. Waarom ontbreekt de interne rentevoet in de MKBA?

Kosten

6. Over de investeringskosten van het project zegt de MKBA (p. 25): *"Het is belangrijk om hierbij op te merken dat, gegeven de fase van besluitvorming, in de kostenramingen geen inschatting is gemaakt van de kosten van (eventuele) hinder beperkende maatregelen (bijvoorbeeld geluidsschermen) en van mitigatie en compensatie. Dit betekent dat redelijkerwijs mag worden verwacht dat de weergegeven investeringskosten voor de verschillende alternatieven een onderschatting zijn van de werkelijke te maken kosten."*
 - a. In welke orde van grootte liggen deze extra kosten naar verwachting?
 - b. Volgt er nog een update van de MKBA met een completere kostenraming?
7. In het MER-hoofdrapport staat (p. 315): *"Van de alternatieven zijn indicatieve kostenramingen gemaakt behorende bij de schetsontwerpen van de Duinpolderweg voor de Investeringskosten en de Levensduurkosten. De bedragen ... hebben een nauwkeurigheid met geschatte bandbreedte van -30% en +40%."* De kosten zijn deels gebaseerd op: *"Hoeveelheid te amoveren objecten (woningen, bedrijventerrein) ... Type te doorkruisen bestemming (woonbestemming, bedrijvenbestemming, tuinbouwbestemming)"*
 - a. Waarom bevat de MKBA geen gevoeligheidsanalyse met betrekking tot de kosten, op basis van deze bandbreedte?
 - b. Volgt er nog een update van de MKBA met meer precieze kostenschattingen?
 - c. Is een onderbouwing van de kostenschatting beschikbaar, inclusief aantallen te amoveren objecten en cijfers over te doorkruisen bestemmingen?
8. Direct boven tabel 4.1 staat: *"De investeringskosten zijn gelijkmatig verspreid over de periode 2023-2025."* Dit impliceert dat de verhouding tussen contante waarde (in 2017) en absolute waarde ongeveer 1,36 is. Dat is in tabel 4.1 het geval bij de varianten Midden, Midden Stroomweg, Zuid en HGZW. Bij de varianten Parel 2.0, Nieuwe N206 en NOG Beter 2.0 is die verhouding echter 1,15.
Wat is de oorzaak van dit verschil?

Reistijdbaten

9. De MER-deelstudie Verkeer stelt (p.28) *"Op drie snelwegtrajecten en drie trajecten op het onderliggend wegennet zijn de reistijden in de ochtend- en avondspits bepaald."*
 - a. Waarom bevat de deelstudie verkeer geen totale reistijden op alle trajecten?

- b. Waarom zijn trajecten gekozen tussen locaties die deels zelf geen belangrijke herkomsten/bestemmingen zijn, zoals "A4", "A9", Burgerveen en Ruigenhoek?
- c. Zijn de reistijden op de andere trajecten (dan de zes genoemde) een deel van de totale reistijden op netwerkniveau in tabel 4.3 van de MKBA?
- d. Zijn de reistijden op deze andere trajecten met het verkeersmodel VENOM bepaald, of op een andere manier?
- e. Zijn de totale reistijden afzonderlijk beschikbaar voor het totaal van de Bennebroekerweg/Nieuwe Bennebroekerweg tussen de A4 en de Spoorlaan, resp. tussen de A4 en de N205? (zie ook vraag 2)

10. Het verkeersmodel VENOM heeft als basisjaar 2010 en als prognosejaar 2030.

- a. Klopt het dat de in de MKBA gebruikte prognoses van VENOM uitsluitend het jaar 2030 betreffen?
- b. Zijn de reistijdwinsten in de jaren tot 2030 geschat met cijfers uit de notitie "Groeicijfers verkeer en verliestijd" op de website van Rijkswaterstaat (bijv. in scenario Hoog voor personenverkeer 0,63% per jaar)?
- c. De notitie "Groeicijfers verkeer en verliestijd" noemt meerdere opties om de reistijdwinsten na 2030 te schatten:
 - i. doortrekken van de groei in de periode tot 2030
 - ii. o.b.v. groei van aantal gebruikers (als er in het projectalternatief geen congestie meer is)
 - iii. o.b.v. landelijke congestiegroei (als er in het projectalternatief congestie is).

Welke methode is gekozen in de MKBA?

11. Tabel 4.3 heeft betrekking op reistijdwinsten op het hele netwerk, tabel 4.5 toont voertuigverliesuren in het studiegebied

- a. Hoe zijn de voertuigverliesuren berekend (bij welke snelheden zijn er geen voertuigverliesuren)?
- b. Bestaat het verschil tussen reistijdwinsten en voertuigverliesuren uit effecten van snelheidsverhogingen en routeverkortingen?
- c. Klopt het dat de veranderingen van de voertuigverliesuren altijd kleiner of gelijk is dan de reistijdwinst?
- d. Als de effecten op voertuigverliesuren in het studiegebied groter zijn dan de effecten op reistijden op het hele netwerk (zoals bij de variant Midden Stroomweg), impliceert dat dat de effecten op voertuigverliesuren en reistijden buiten het studiegebied negatief zijn?

12. Tijdwaarderingen zijn beschikbaar voor de jaren 2010, 2020, 2030, 2040 en 2050.

<https://www.rwseconomie.nl/documenten/publicaties/2016/2016/bereikbaarheid/kengetallen-bereikbaarheid>).

Hoe zijn de tijdwaarderingen voor andere jaren geschat?

13. De tijdwaarderingen zijn in prijspeil 2010, de MKBA kent prijspeil 2017. Er bestaan meerdere inflatiecijfers (bijv. prijsindex gezinsconsumptie, prijsindex bbp).

- a. Is het prijspeil van de tijdwaarderingen vertaald naar 2017?
- b. Zo ja, met welk inflatiecijfer?

14. De MKBA maakt onderscheid tussen de waarde van reistijdwinsten (tabel 4.4) en de waarde van reistijdwinsten (of -verliezen) die worden veroorzaakt door veranderingen in congestie (alinea boven tabel 4.6).

- a. Klopt het dat het verschil tussen deze twee reistijdwinsten kan worden aangeduid als “de waarde van reistijdwinsten (of –verliezen) die niet worden veroorzaakt door veranderingen in congestie”?
 - b. Waardoor worden deze reistijdwinsten (of –verliezen) veroorzaakt?
 - c. Klopt het dat het soms gaat om reistijdverliezen? (bijv. in variant Zuid: Reistijdwinsten totaal 245 (tabel 4.4); Reistijdbetrouwbaarheidsbaten 75 (tabel 4.6) → reistijdwinsten (of –verliezen) die worden veroorzaakt door veranderingen in congestie $75/25\%=300$ (cf. alinea boven tabel 4.6) → reistijdwinsten die niet worden veroorzaakt door veranderingen in congestie: $245 - 300 = -55$)
15. Waarom worden effecten op de variabele ritkosten door grotere rij-afstanden in paragraaf 4.2.4 opgevoerd als een afzonderlijke (negatieve) batenpost? Langere rij-afstanden door andere routes - inclusief de variabele kosten daarvan - zijn toch door automobilisten meegenomen in hun routekeuze, en dus al onderdeel van de rule-of-half batenberekening op basis van veranderde reistijden?

Reistijdbetrouwbaarheid en robuustheid

16. In tabel 4.6 (reistijdbetrouwbaarheidsbaten) lijkt de verhouding tussen contante waarde en absolute waarde in 2030 vrij hoog. Bijvoorbeeld in scenario Midden $58/2=29$ (of rekening houdend met afronding minimaal $57,5/2,5=23$). Deze cijfers zijn alleen consistent als de reistijdbetrouwbaarheidsbaten tussen 2026 en 2116 met gemiddeld minstens 2,0% per jaar groeien.
- a. Hoe hoog is de gemiddelde jaarlijkse groei van de reistijdbetrouwbaarheidsbaten?
 - b. Klopt het dat de gemiddelde jaarlijkse groei van de reistijdwinsten (of –verliezen) die worden veroorzaakt door veranderingen in congestie gelijk is aan de gemiddelde jaarlijkse groei van de reistijdbetrouwbaarheidsbaten (want het laatste is 25% van het eerste)?
17. Roubuustheid wordt in de MKBA kwalitatief beschreven, met plus-tokens. Daarnaast zijn gemonetariseerde baten van betrouwbaarheid meegenomen. Over robuustheid zegt de MKBA (p. 28): “Roubuustheid is nauw gerelateerd aan betrouwbaarheid. Ook bij robuustheid gaat het om de kans dat de weggebruiker een bestemming binnen de verwachte reistijd bereikt, waarbij de vraag centraal staat in welke mate extreme reistijden als gevolg van incidenten (ongevallen, extreem weer, werkzaamheden en evenementen) voorkomen kunnen worden. Het gaat hierbij bijvoorbeeld ook om de vraag in hoeverre bij incidenten alternatieve routes beschikbaar zijn.” Is robuustheid naar het oordeel van Ecorys een (niet-gemonetariseerde) extra baat, of een onderdeel van de (wel-gemonetariseerde) betrouwbaarheidsbaten?

Hinder in de bouwperiode

18. De MKBA stelt: p. 29: “Als de doorstroming van het autoverkeer gedurende langere tijd hinder ondervindt van de realisatie van een project dienen deze effecten in kaart te worden gebracht. De effecten tijdens de realisatieperiode zijn in de verschillende studies voor de Duinpolderweg niet in kaart gebracht. Daarom nemen wij voorlopig aan dat het autoverkeer geen langdurige hinder ondervindt tijdens de realisatiefase.” In de tabel met MKBA resultaten (p. 35-36) wordt dit effect als nul gepresenteerd.
- a. Waarom heeft Ecorys niet zelf een schatting gemaakt van de omvang (in euro's) van dit negatieve effect?
 - b. Hoe lang duurt “geen langdurige hinder”?

- c. Als deze hinder niet langdurig zou zijn, impliceert dat dan dat het effect in de MKBA verwaarloosbaar is?

Verkeersveiligheid

19. Zijn voor de waardering van verkeersveiligheid kengetallen gebruikt uit tabel 3 van het memo "Waarderingskengetallen verkeersveiligheid" van Rijkswaterstaat? (<https://www.rwseconomie.nl/binaries/rwseconomie/documenten/publicaties/2016/2016/veiligheid/veiligheid/waarderingskengetallen-verkeersveiligheid.pdf>)? Zo nee, hoe is verkeersveiligheid gewaardeerd?

Leefomgeving / milieu

20. De MKBA waardeert wat betreft de leefomgeving alleen geluid en luchtkwaliteit in geld. Andere effecten worden kwalitatief weergegeven, met plussen en minnen (tabel 4.18). Het gaat om de volgende aspecten: Plaatsgebonden risico, Groepsgebonden risico, Beleving landschap, Natuur, Grondwatersysteem, Oppervlaktewater, Cultuur-historisch waardevolle patronen, Cultuurhistorisch waardevolle elementen en Archeologie. De keuze om deze effecten niet te kwantificeren en moneteriseren wordt in de MKBA als volgt onderbouwd (vet CK): *"Conform de richtlijn zijn een drietal effecten gekwantificeerd; verkeersveiligheid, geluid en luchtkwaliteit. Daarnaast zijn een aantal effecten kwalitatief overgenomen uit het planMER. Deels omdat gedetailleerde kwantitatieve informatie hierover ontbreekt en deels omdat methodieken voor waardering nog in ontwikkeling zijn. Tegen deze achtergrond schrijft het kader OEI bij MIRT-verkenningen uitsluitend de waardering van een select aantal externe effecten voor."* Het kader KBA bij MIRT verkenningen (p. 38) stelt over leefomgevingsaspecten anders dan broeikasgassen, luchtkwaliteit en geluid: *"Bovendien kan de beschrijving kwalitatief zijn, tenzij er sprake is van omvangrijke effecten. Of een effect al dan niet omvangrijk is zal per geval moeten worden bepaald, eventueel in overleg met de opdrachtgever."* Is in de MKBA nagegaan of het gaat om omvangrijke effecten en zo ja, hoe?
21. In tabel 5.1 worden de meeste effecten gemonetariseerd, maar de (vaak negatieve) effecten op de leefomgeving niet. De tabel presenteert totale baten; saldi van baten en kosten; en baten-kostenverhoudingen. Is Ecorys van mening dat deze cijfers de totale welvaartseffecten (maatschappelijke kosten en baten) weergeven?
- Zo ja, kan Ecorys onderbouwen dat de negatieve leefomgevingseffecten leiden tot verwaarloosbare welvaartseffecten?
 - Zo nee, waarom concludeert de MKBA (p. 35) dat voor *"de meeste alternatieven de maatschappelijke baten hoger zijn dan de maatschappelijke kosten"* (p. 35) en dat *"vijf van de alternatieven per saldo resulteren [in]... positieve maatschappelijke baten in vergelijking met het nulalternatief waarin de Duinpolderweg niet wordt aangelegd"*?
22. In tabel 4.15 van de MKBA worden de effecten van broeikasgassen en luchtkwaliteit in geld uitgedrukt. In de tekst erboven staat: *"De totale voertuigkilometers nemen als gevolg van het project toe."*
- Hoe groot is deze toename van het aantal voertuigkilometers?
 - Hoe zijn deze extra voertuigkilometers omgerekend in extra emissies?
 - Zijn de extra emissies omgerekend in euro's met behulp van kengetallen van Rijkswaterstaat: (<https://www.rwseconomie.nl/documenten/publicaties/2016/2016/leefomgeving/leefomgeving>)?



Provincie
Noord-Holland

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

U kunt van 8 januari tot en met 18 februari 2018 uw inspraakreactie (zienswijze) indienen op de resultaten van voorkeursalternatief voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek, ook bekend als Duinpolder. U stelt het op prijs als u uw zienswijze toelicht met argumenten.

Heeft u nog vragen? Mailt u deze dan naar info-duinpolderweg@noord-holland.nl.

Naam:

Organisatie:

Postadres: Huisnr.

Postcode: Plaats:

E-mailadres:

Telefoonnummer:

Datum:

Zienswijze:

Bijgaand ontvangt u de zienswijze van 5 Natuur- en Milieu organisaties. Daar horen 4 bijlagen bij, het lukte slechts om daarvan 2 mee te sturen omdat er maar 3 bijlagen bij dit bericht kunnen. Na overleg met de heer Paardekoper stuur ik u het hele pakket op het adres info-duinpolderweg@noord-holland.nl.

Vriendelijke groet,

Bijlage:

Bijlage:

Bijlage:

From: "Formdesk Response"
<VGvhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLn5s=response@formdesk.com>
Date: 16 Feb 2018 16:52:32 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55583006_3565626_bezwaar_provincie_DPW.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55583006.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Gewijzigde Invoer
Kenmerk	55583006
Status	Gereed
Aangemaakt	15-02-2018 16:59:26
Gewijzigd	16-02-2018 16:52:33

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55583006)



Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
t.a.v. directie Beleid, sector Mobiliteit
Mr. H.A. Grotenhuis
Per mail verstuurd

Hillegom, 15-2-2018

betr.: Inspraakreactie naar aanleiding van het voorkeursalternatief
Hillegom dwars door het bedrijfsterrein Horst ten Daal.

Geachte heer, mevrouw,

Langs deze weg willen wij ons bezwaar kenbaar maken voor de plannen van het voorkeursalternatief van de Duinpolderweg over het Industrie-terrein Horst ten Daal.

Evers Staalconstructies zal in dat geval moeten verhuizen vanwege dit voorkeurstracé die dwars over ons terrein en onze bedrijfshallen gaat.

Evers Staalconstructies, opgericht in 1934, is het eerste bedrijf wat zich heeft gevestigd op dit bedrijventerrein en heeft de kosten voor het aanleggen van de Horst ten Daallaan zelf bekostigd.

Bij ons bedrijf werken we al vanaf 1979 op deze huidige lokatie met uitgesproken vakmensen met gemiddeld 17 dienstjaren. Op dit moment bieden wij werk aan 46 personeelsleden. Deze personeelsleden en hun gezinnen wonen allemaal binnen een straal van 10 km van ons bedrijf aan de Horst ten Daallaan.

Ons terrein is groot ca. 10.000 m2 waarvan 4000 m2 bedrijfsruimte, met name constructie werkplaats, montageruimte, spuitrij, opslag en kantoor (450 m2).

Evers staalconstructies heeft een regionale functie, wij verrichten ons werk binnen een straal van 20 km, onze opdrachtgevers zitten tevens in de regio van Hillegom en omstreken.

Indien wij vanwege het voorgestelde voorkeurstraject zullen moeten verhuizen dan zullen wij bedreigd worden in ons voortbestaan. Immers de vraag is of er in de gemeente Hillegom ruimte is voor een dergelijk bedrijf waarbij industrieklasse 3, een minimaal vereiste is.

Wij hebben vergaande plannen tot investeringen, zoals zonnecollectoren en nieuwe machine's echter met de onduidelijkheid over ons voortbestaan en verhuizing kunnen deze plannen in de koelkast, waardoor we een achterstand oplopen ten opzichte van onze con-collega's. Op onze huidige locatie hebben wij prima aan en afvoer mogelijkheden voor het vervoer van lange en zware werkstukken over de weg.

Hoogachtend,

Evers Staalconstructies BV

J.W.M. Graas

Directeur.

Op al onze offertes, op alle opdrachten aan ons en op alle met ons gesloten overeenkomsten zijn toepasselijk de Metaalunie-voorwaarden, gedeponeerd ter Griffie van de Rechtsbank te Rotterdam, zoals deze huidige volgens de laatste tijd afgeleverde tekst. De leveringsvoorwaarden worden ook toegezonden.



Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

U kunt van 8 januari tot en met 18 februari 2018 uw inspraakreactie (zienswijze) indienen op de resultaten van de planstudie en het voorlopig voorkeursalternatief voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer- en streek, ook bekend als Duinpolderweg.

Wij stellen het op prijs als u uw zienswijze toelicht met argumenten.

Heeft u nog vragen? Mailt u deze dan naar info-duinpolderweg@noord-holland.nl.

Naam:			
Organisatie:			
Postadres:		Huisnr.	
Postcode:		Plaats:	Hillegom
E-mailadres			
Telefoonnummer:			
Datum	15-02-2018		
Zienswijze:	zie voor de motivatie de bijgevoegde bijlage		
Bijlage	55583006_3565626_bezwaar_provincie_DPW.pdf		
Bijlage			
Bijlage			

From: "Formdesk Response"
<VGvhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 16 Feb 2018 16:46:46 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55599138_3565618_Bezwaar_Duinpolderweg_alg.docx,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55599138.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55599138
Status	Gereed
Aangemaakt	16-02-2018 16:46:43

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED]
(Formdesknummer: 55599138)

Provincie Noord-Holland
t.a.v. mw. R. Luchtenburg
o.v.v. 1030959 / zienswijze planstudie Duinpolderweg
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Hillegom, 16 februari 2018

Geachte heer, mevrouw,

Via deze weg maak ik bezwaar maken tegen het voorgestelde voorkeursalternatief Duinpolderweg; voorkeursalternatief 'Zuid'.

Hieronder een toelichting, puntsgewijs, waarom ik het absoluut **niet** eens ben met het gekozen voorkeursalternatief:

- Het voorkeursalternatief loopt dwars door Hillegom, waardoor er overlast voor de bewoners is, het recent ingerichte natuur- en recreatiegebied De Vosse- en Weerlanerpolder doorsneden wordt en bedrijventerrein Horst ten Daal ingrijpend geherstructureerd moet worden.
- De beperkte ruimte voor bedrijventerreinen in Hillegom wordt hiermee nog verder verminderd en dit zal negatieve effecten hebben voor werkgelegenheid en lokale economie
- Bij doortrekking van de Duinpolderweg (vanaf de N208) naar de N206 loopt de weg dwars door een woonlint bij de Zilkerduinweg in De Zilk. Dat is toch onbespreekbaar!
- Verder zal met Alternatief Zuid de doorsnijding van kavels veel minder gunstig zijn waardoor landschappelijke waarden meer worden aangetast.
- Door aansluiting van de Weerlaan op de beoogde Duinpolderweg variant Zuid neemt het verkeer toe op deze Weerlaan. Daar is deze weg totaal niet op berekend. Dat werd ook al snel duidelijk toen er werkzaamheden waren op de N208 en het verkeer via de Weerlaan moest worden omgeleid. Regelmatig stond het verkeer vast. Daar komt met name in de zomer nog bij dat de brug over de Ringvaart richting Beinsdorp regelmatig open staat.... met verkeer dat vaststaat tot op de Weerlaan.....Je creëert zo een verkeersinfarct van tot en met. En een hoop uitlaatgassen extra voor omwonenden. Onacceptabel als je het mij vraagt.
- Laat staan dat de gemeente Hillegom plannen heeft om naast de Brandweerkazerne (ook gelegen aan de Weerlaan!) een Integraal Kindcentrum te realiseren. Hoe moet dat ooit goed gaan met al die verschillende verkeersstromen?
Het is mij niet duidelijk hoe dit is meegenomen in de onderzoeken.
- Ook maak ik bezwaar tegen de toenemende vervuiling die het aantrekkende verkeer met zich mee brengt. Is hier wel voldoende onderzoek naar gedaan. De voorkeursvariant 'Zuid' is m.i. nergens duidelijk beschreven en is niet doorgerekend in de Milieu Effect Rapportage waardoor de verkeers- en maatschappelijke effecten onbekend zijn.

Waarom is er niet gekozen voor de Midden variant?

- De Midden variant voldoet volgens het MER-onderzoek het beste aan de bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelstellingen, waarom is er niet voor deze variant gekozen?
- De midden variant is daarbij ook nog eens aanzienlijk goedkoper!!
- De ligging van alternatief 'Midden' is ongeveer in het midden tussen Hillegom en Bennebroek. De belasting van de dorpskernen in termen van lucht en geluid zijn daardoor voor beide dorpen aanzienlijk minder.

Andere vragen

- Is er bij de nut en noodzaak van deze Duinpolderweg rekening gehouden met de toekomstige ontwikkelingen wat betreft mobiliteit? De technologische ontwikkelingen, de manier waarop we ons in de toekomst gaan verplaatsen?
- Vindt u ook niet dat we innovatiever met het mobiliteitsvraagstuk moeten omgaan en niet meteen naar de 'makkelijkste' weg van meer asfalt moeten grijpen? Hebben er andere opties op tafel gelegen?
- In het kader van de afspraken over CO2 uitstoot/klimaat neutraal zouden we dan niet meer moeten investeren in hoogwaardig openbaar vervoer? Elektrisch vervoer? Kunt u hierover nadere toelichting geven?

Tot slot:

- De oosteinderpolder is een 10 ha gebied in de gemeente Hillegom. Het gebied is verkocht aan projectontwikkelaar Natuur&Wonen BV voor ontwikkeling van natuur, een havengebied, recreatiewoningen en waterwoningen. In het gebied staan de landschappelijke waarden en natuurwaarden centraal maar die belangen moeten delen met andere gebruikersvormen. Hierdoor kunnen cultuurhistorische, landschappelijke of natuurwaarden in het geding komen.
- De Vosse- en weerlaanpolder is een ruim 20ha groot gebied met een grote soortenrijkdom aan (beschermde) planten en vogels. Decenia lang zijn er stappen gezet om deze polder optimaal in te richten als natuurgebied en dit gebied beschikbaar te maken voor wandelaars en fietsers. Het gebied wordt gedeeltelijk afgesloten in het broedseizoen om optimaal rust te geven aan weidevogels. Sinds 2015 is het gebied in beheer van Zuid Hollands Landschap gekomen. Hiermee is een laatste stap gezet in de borging en verdere verbetering van de aanwezige natuurwaarden in dit gebied. **Na jaren van grondtransacties, vergunningen en procedures zou het bizar zijn deze polder op te heffen voor de nieuwe Duinpolderweg.**

Ik zie een reactie op dit bezwaar met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,



Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

U kunt van 8 januari tot en met 18 februari 2018 uw inspraakreactie (zienswijze) indienen op de resultaten van de planstudie en het voorlopig voorkeursalternatief voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer- en streek, ook bekend als Duinpolderweg.

Wij stellen het op prijs als u uw zienswijze toelicht met argumenten.

Heeft u nog vragen? Mailt u deze dan naar info-duinpolderweg@noord-holland.nl.

Naam:

Organisatie:

Postadres: Huisnr.

Postcode: Plaats:

E-mailadres:

Telefoonnummer:

Datum:

Zienswijze:

Bestandnaam:

Bijlage:

Bijlage:

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 16 Feb 2018 16:28:06 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55598732_3565539_zienswijze_firma.pdf,55598732_3565540_Kaart_situatie_firma_L_en_A_van_Berke
l.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55598732.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55598732
Status	Gereed
Aangemaakt	16-02-2018 16:28:04

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door **[REDACTED]**
[REDACTED] (Formdesknummer: 55598732)



[Redacted]
[Redacted]
[Redacted] Hillegom
[Redacted]
[Redacted]

Hillegom, 16 februari 2018

Geachte bestuurders,

Bij deze willen wij u onze zienswijze laten weten naar aanleiding van de keuze van het voorkeurstraject van de Duinpolderweg.

Wij hebben een vaste plantenkwekerij aan de Noorder Leidsevaart 48 in Hillegom.

De kwekerij bestaat uit twee percelen in eigendom aan de Noorder Leidsevaart, namelijk Noorder Leidsevaart 48 en 56. Deze twee percelen liggen aan beide zijde van de voorkeursvariant, dus één ten zuiden en één ten noorden van de geplande weg.

Op de informatieavond op 23 januari in Leeuwenhorst hebben we te horen gekregen dat het nog niet duidelijk is of er een fietstunnel komt of een autotunnel bij de brug over de Leidsevaart. Voor ons bedrijf is het van levensbelang dat de beide percelen onderling een optimale bereikbaarheid blijven behouden en dat daarvoor alleen een tunnel met een onderdoorgang van minimaal 4 meter voldoet.

De weg is over het perceel van VAN ZANTEN REAL ESTATE B.V. is gepland.

Ons perceel, Noorder Leidsevaart 56, ligt tegen dit perceel aan. Daarnaast pachten we een gedeelte van de grond van dhr. A.H. HEEMSKERK en dhr. J.A HEEMSKERK wat ook tegen dit perceel aan ligt.

Wij vrezen dat er door het hoge talud wat nodig is voor de brug over de Leidsevaart en door eventuele bomen die langs de weg komen te staan schaduw werking optreedt voor deze percelen wat een negatieve invloed heeft op de groei van de planten die we op dit perceel telen.

Voorts maken we ons grote zorgen voor ons en ons personeel wat regelmatig werkt op bovengenoemd perceel. Als daar intensief verkeer over rijdt en de wind is zuidwest komt dat niet ten goede aan de gezondheid.

Vanwege bovenstaande redenen zijn wij tegen de keuze van dit voorkeurstraject of zal er schadeloos gesteld moeten worden.

Als er een ander traject gekozen zal worden zijn we voor de middenvariant. Dit traject ligt verder bij ons bedrijf zodat de bovengenoemde negatieve effecten zich niet of nauwelijks voordoen. De wens voor een hoge doorgang van 4 meter voor de tunnel van de Noorder Leidsevaart blijft, om zo als bedrijf ook vanuit het noorden goed bereikbaar te blijven.

Met vriendelijk groet,

[Redacted]
[Redacted]

Bijlage: situatiekaart firmen [Redacted]

Bank: Rabobank306900866
IBAN: NL06 RABO 0306900866
BIC: RABONL2U

KvK: Leiden nr.:28035200
BTW: NL004920600B01

612

2402

6275

6276

6010

6277

6011

6012

6013

6014

6015

6016

6017

6018

6019

6020

6021

6022

6023

6024

6025

6026

6027

6028

6029

6030

6031

6032

6033

6034

6035

6036

6037

6038

6039

6040

6041

6042

6043

6044

6045

6046

6047

6048

6049

6050

6051

6052

6053

6054

6055

6056

6057

6058

6059

6060

6061

6062

6063

6064

6065

6066

6067

6068

6069

6070

6071

6072

6073

6074

6075

6076

6077

6078

6079

6080

6081

6082

6083

6084

6085

6086

6087

6088

6089

6090

6091

6092

6093

6094

6095

6096

6097

6098

6099

6100

6101

6102

6103

6104

6105

6106

6107

6108

6109

6110

6111

6112

6113

6114

6115

6116

6117

6118

6119

6120

6121

6122

6123

6124

6125

6126

6127

6128

6129

6130

6131

6132

6133

6134

6135

6136

6137

6138

6139

6140

6141

6142

6143

6144

6145

6146

6147

6148

6149

6150

6151

6152

6153

6154

6155

6156

6157

6158

6159

6160

6161

6162

6163

6164

6165

6166

6167

6168

6169

6170

6171

6172

6173

6174

6175

6176

6177

6178

6179

6180

6181

6182

6183

6184

6185

6186

6187

6188

6189

6190

6191

6192

6193

6194

6195

6196

6197

6198

6199

6200

6201

6202

6203

6204

6205

6206

6207

6208

6209

6210

6211

6212

6213

6214

6215

6216

6217

6218

6219

6220

6221

6222

6223

6224

6225

6226

6227

6228

6229

6230

6231

6232

6233

6234

6235

6236

6237

6238

6239

6240

6241

6242

6243

6244

6245

6246

6247

6248

6249

6250

6251

6252

6253

6254

6255

6256

6257

6258

6259

6260

6261

6262

6263

6264

6265

6266

6267

6268

6269

6270

6271

6272

6273

6274

6275

6276

6277

6278

6279

6280

6281

6282

6283

6284

6285

6286

6287

6288

6289

6290

6291

6292

6293

6294

6295

6296

6297

6298

6299

6300

6301

6302

6303

6304

6305

6306

6307

6308

6309

6310

6311

6312

6313

6314

6315

6316

6317

6318

6319

6320

6321

6322

6323

6324

6325

6326

6327

6328

6329

6330

6331

6332

6333

6334

6335

6336

6337

6338

6339

6340

6341

6342

6343

6344

6345

6346

6347

6348

6349

6350

6351

6352

6353

6354

6355

6356

6357

6358

6359

6360

6361

6362

6363

6364

6365

6366

6367

6368

6369

6370

6371

6372

6373

6374

6375

6376

6377

6378

6379

6380

6381

6382

6383

6384

6385

6386

6387

6388

6389

6390

6391

6392

6393

6394

6395

6396

6397

6398

6399

6400

6401

6402

6403</

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

U kunt van 8 januari tot en met 18 februari 2018 uw inspraakreactie (zienswijze) indienen op de resultaten van de planstudie en het voorlopig voorkeursalternatief voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer- en IJ-streek, ook bekend als Duinpolderweg.

Wij stellen het op prijs als u uw zienswijze toelicht met argumenten.

Heeft u nog vragen? Mailt u deze dan naar info-duinpolderweg@noord-holland.nl.

Naam:

[Redacted]
[Redacted]

Organisatie:

[Redacted]

Postadres:

[Redacted] Huisnr. [Redacted]

Postcode:

[Redacted] Plaats: Hillegom

E-mailadres

[Redacted]

Telefoonnummer:

[Redacted]

Datum

16-02-2018

Zienswijze:

Hillegom, 16 februari 2018

Geachte bestuurders,

Bij deze willen wij u onze zienswijze laten weten naar aanleiding van de keuze van het voorkeurstraject van de Duinpolderweg.

Wij hebben een vaste plantenkwekerij aan de Noorder Leidsevaart 48 in Hillegom. De kwekerij bestaat uit twee percelen in eigendom aan de Noorder Leidsevaart, namelijk Noorder Leidsevaart 48 en 56. Deze twee percelen liggen aan beide zijde van de voorkeursvariant, dus één ten zuiden en één ten noorden van de geplande weg.

Op de informatieavond op 23 januari in Leeuwenhorst hebben we te horen gekregen dat het nog niet duidelijk is of er een fietstunnel komt of een autotunnel bij de brug over de Leidsevaart. Voor ons bedrijf is het van levensbelang dat de beide percelen onderling een optimale

bereikbaarheid blijven behouden en dat daarvoor alleen een tunnel met een onderdoorgang van minimaal 4 meter voldoet.

De weg is over het perceel van VAN ZANTEN REAL ESTATE B.V. is gepland. Ons perceel, Noorder Leidsevaart 56, ligt tegen dit perceel aan. Daarnaast pachten we een gedeelte van de grond van dhr. A.H. HEEMSKERK en dhr. J.A. HEEMSKERK wat ook tegen dit perceel aan ligt. Wij vrezen dat er door het hoge talud wat nodig is voor de brug over de Leidsevaart en door eventuele bomen die langs de weg komen te staan schaduw werking optreedt voor deze percelen wat een negatieve invloed heeft op de groei van de planten die we op dit perceel telen.

Voorts maken we ons grote zorgen voor ons en ons personeel wat regelmatig werkt op bovengenoemd perceel. Als daar intensief verkeer over rijdt en de wind is zuidwest komt dat niet ten goede aan de gezondheid.

Vanwege bovenstaande redenen zijn wij tegen de keuze van dit voorkeurstraject of zal er schadeloos gesteld moeten worden. Als er een ander traject gekozen zal worden zijn we voor de middenvariant. Dit traject ligt verder bij ons bedrijf zodat de bovengenoemde negatieve effecten zich niet of nauwelijks voordoen. De wens voor een hoge doorgang van 4 meter voor de tunnel van de Noorder Leidsevaart blijft, om zo als bedrijf ook vanuit het noorden goed bereikbaar te blijven.

Met vriendelijk groet,

[Redacted signature]

[Redacted signature]

[Redacted signature] L. en A. van

[Redacted signature]

Bijlage

55598732_3565539_zienswijze_firma.pdf

Bijlage

55598732_3565540_Kaart_situatie_firma_L_en_A_van_Berkel.pdf

Bijlage

[Redacted signature]

From: "Formdesk Response"
<VGVBV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 16 Feb 2018 16:40:01 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55504441_3565598_duinpolderweg_zienswijze_definitief_.docx,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55504441.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Gewijzigde invoer
Kenmerk	55504441
Status	Gereed
Aangemaakt	11-02-2018 12:59:52
Gewijzigd	16-02-2018 16:40:01

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED]
(Formdesknummer: 55504441)

Aan:
College van GS Noord-Holland
t.a.v. Mw. R. Luchtenburg
Postbus 3007
2001 DA Haarlem.

Betreft: o.v.v. 1030959 / zienswijze op planstudie Duinpolderweg , **het onderdeel zuidelijke randweg Lisse**

datum: 17 februari 2018

Geacht college,

Aanleiding

Medio december 2017 heeft u een voorlopig besluit genomen over de varianten en tracés in het planproces Duinpolderweg. Vervolgens zijn ondergetekenden hierover geïnformeerd. In uw voorkeursalternatief kiest u ook een tracé van een zuidelijke randweg in de gemeente Lisse (onderdeel van het alternatief "NOG Beter 2.0"). Het is specifiek dat onderdeel van uw voorkeursvariant dat ons noopt tot het indienen van een zienswijze.

Emoties

Ondergetekenden zijn behoorlijk geschrokken van uw plan. Immers uw gekozen tracé van de zuidelijke randweg bij Lisse loopt dwars door onze glastuinbouwbedrijven in de Rooversbroek polder. Bedrijven die economisch goed renderen, maar door uw voornemen niet meer levensvatbaar zullen zijn.

De gebroeders Alkemade zijn enige jaren terug juist naar deze locatie verhuisd vanuit een aantal andere plekken in de Bollenstreek. Er is toen fors geïnvesteerd in nieuwbouw van kassen en zij hadden de verwachting dat ze rustig op de nieuwe locatie hun bedrijfsactiviteiten, te weten de kweek en handel van stekplanten, konden continueren en uitbreiden.

De gebroeders Reeuwijk hebben al wat langer hun bedrijf in de polder; ze kweken sier- en tuinplanten in de kas. Zij hebben een aantal jaren geleden fors uitgebreid en hebben een optie op nog verdere vergroting van hun bedrijf. Ook zij verkeerden in de veronderstelling dat ze ter plekke hun bedrijf konden exploiteren en uitbreiden.

Deze emotie klemmt temeer daar het gebied Rooversbroek Polder planologisch is aangewezen als concentratie gebied voor de glastuinbouw zowel provinciaal als regionaal en lokaal. Dan mag je toch verwachten dat deze bestemming zekerheid biedt voor betrokkenen ook voor de toekomst. En dat deze bestemming niet door de overheden zomaar met een penne streek wordt geschrapt.

U moet eens weten wat een onrust en emoties u met uw besluit heeft veroorzaakt. Natuurlijk er dient iets te gebeuren aan de verbetering van de bereikbaarheid van de Bollenstreek. Dat beseffen ook wij. Maar niet ten koste van goed renderende bedrijven.

Het verbaast ons ook dat geen vertegenwoordiger van onze polder, waarin vele bedrijven zitten, lid is van de Adviesgroep Duinpolderweg. We vragen u om in het vervolg traject wel een zetel in deze adviesgroep beschikbaar te stellen voor een vertegenwoordiger uit de onderhavige polder zodat onze belangen beter worden behartigd.

Ontbreken onderbouwing in het GS besluit voor tracé zuidelijke randweg Lisse

In uw GS besluit missen we node de argumenten waarom juist dit tracé is gekozen. Immers in de planstudie staat ook een iets meer noordelijk tracé genoemd nl. in het alternatief "Nieuwe N206". Dit alternatief ligt dichterbij de bebouwde kom van Lisse aan. Hierin worden de bedrijven van ondergetekenden niet geschaad en is naar onze inschatting de economische schade in zijn algemeenheid minder. Maar nergens in uw besluit valt te lezen waarom u voor het zuidelijke tracé kiest. En dat behoort u toch te doen. Immers belanghebbenden hebben recht op inzicht in de feitelijke onderbouwing van uw keuze conform de regels van goed bestuur (=Algemene Wet Bestuursrecht).

Dat noordelijke tracé (dus uit het alternatief "Nieuwe N206") is wat ons betreft ook logischer omdat het in het verlengde ligt van de tweede Poellaan, aansluit bij de bebouwde kom van Lisse, minder landschappelijke impact heeft en bovendien veel minder bedrijven treft en dus minder economische schade geeft.

Tijdens de provinciale voorlichtingsavond is gezegd dat de voorkeursvariant meer uitnodigde voor verkeer van en naar Lisse. Na enig speurwerk vonden wij in de onderliggende stukken iets wat daar wellicht naar verwijst. In het betreffende onderdeel van het deelplan verkeer van de MER wordt daar iets over gezegd (de figuren 5.11 t/m 5.14 uit dit deelplan met de cijfers). Evenwel dit betreffen modelmatige berekeningen met een klein verschil tussen de varianten zeker als daar ook bij betrokken wordt de variatie die in het gehanteerde model zit. Alleen daar naar kijken vinden wij niet juist. Zeker niet als dat afgezet wordt tegen de schade die wij zullen gaan ondervinden. U dient ons belang daarbij ook mee te wegen.

Bovendien kan ons inziens door een bescheiden technische aanpassing van het noordelijke tracé ook een betere aansluiting op de bebouwde kom van Lisse worden verkregen waardoor het doelbereik voor het verkeer van die variant groter zal worden. Beide varianten zullen dan qua doelbereik verkeer vermoedelijk gelijkwaardig scoren.

De MER is minder/niet geschikt voor beoordeling van tracé zuidelijke randweg

In de MER worden 7 alternatieven onderzocht op doelbereik qua verkeer en op andere effecten. En dat gaat dan over het gehele plangebied Duinpolderweg dat vrijwel het gehele Duin en Bollenstreek gebied beslaat. Vervolgens is er een combinatie van maatregelen voorgesteld door de ambtelijke projectgroep en de Adviesgroep. GS heeft op basis daarvan vervolgens de voorkeursvariant gekozen die bestaat uit onderdelen van de verschillende opties.

Een proces dat lastig te doorgronden is voor buitenstaanders. Te meer daar de indruk is ontstaan dat de effecten van de maatregelen in het noordelijk deel van het plangebied zwaar wegen in de totale beoordeling. Als voorbeeld daarvan: bij de twee varianten waarin de zuidelijke randweg bij Lisse zit scoort op het aspect doelbereik verkeer de variant "Nieuwe N206" beter dan "NOG Beter 2.0". Toch wordt wat betreft de zuidelijke randweg door u niet gekozen voor deze variant "Nieuwe N206". Kortom de vraag is of u deze MER wel kunt gebruiken voor de keuze tussen de twee varianten van een weg ten zuiden van Lisse.

Een zuidelijke randweg bij Lisse is nl. alleen van belang voor het lokale ontsluitingsverkeer van Lisse, het verkeer op het zuidelijk deel van de N 208, voor het Keukenhof verkeer en in de toekomst het verkeer van de grotere kern Lissersbroek. Aspecten die alleen in het zuidelijk deel van het plangebied spelen en in meer of mindere mate los staan van de problematiek in het noordelijk deel van het plangebied. Door beide gebieden tegelijkertijd te beoordelen loopt je het risico van een verkeerde inschatting.

Een tracé voor een zuidelijke randweg in Lisse is eerst in een laat stadium in het gebiedsproces naar voren gekomen. Naar ons gevoel dreigt nu een overhaast besluit te worden genomen zonder dat er een nadere en een meer integrale studie van het gebied ten zuiden van Lisse ligt.

Zo behoren andere aspecten als natuur, milieu, geluid, landschap, verlies aan tuinbouw grond, recreatie mogelijkheden in de polder etc. ook een belangrijke rol bij een keuze te spelen. Deze laatstgenoemde aspecten zijn ons inziens niet meegenomen bij het voorgestelde tracé van de zuidelijke randweg te Lisse. Zo gaat het door u voorgestelde tracé nu dwars door de Rooversbroekpolder. Ook vanuit landschappelijk oogpunt zou het wenselijk zijn de weg zoveel mogelijk noordelijk te situeren. Er recreëren veel bewoners van Lisse in deze polder door er een rondje te fietsen of wandelen. Dat komt met uw tracé op de tocht te staan.

Kortom ons inziens is deze MER niet geschikt voor de keuze van het tracé van een zuidelijke randweg bij Lisse.

Relatie met Piekberging Haarlemmermeer

Uw tracé keuze wekt ook verbazing als het gaat om het deel dat gesitueerd is in de gemeente Haarlemmermeer. Immers uw tracé loopt over het meest noordelijk deel van het gebied waar een piekberging voor water is gepland. Daar zijn enige tijd terug al definitieve besluiten over genomen zowel door het Hoogheemraadschap Rijnland als de gemeente Haarlemmermeer. De uitvoering is nu aan de gang. We kunnen ons niet voorstellen dat u dit tracé over de kade van het piekbassin wilt laten lopen. In de tekening van het tracé lijkt het er wel op. Ook een kade die in de toekomst a.g.v. de klimaat verandering wellicht verhoogd moet worden. Bij de besluitvorming over deze piekberging is geen enkele rekening met de onderhavige weg gehouden. Dat betekent ons inziens dat dit deel van het door u gekozen tracé meer noordelijk dient te lopen.

Kruising Ringvaart

Als dan de kruising met de ringvaart noordelijker komt dan zou dat vanuit het oogpunt van veiligheid voor de scheepvaart ook beter zijn. Immers uw tracé is dicht bij een bocht in de ringvaart gesitueerd en dat is voor de scheepvaart onveilig. Bovendien komen er op dat deel van de ringvaart wel heel veel bruggen dicht op elkaar (de huidige brug in het centrum van Lisse, de nieuwe brug voor het HOV-net, de zuidelijke randweg en toekomstige fietsbruggen). We vragen ons af of dat wel kan.

Voorstel

Gelet op het bovenstaande willen wij u vragen bij uw definitieve keuze geen voorkeur uit te spreken over de situering van de zuidelijke randweg bij Lisse. **We verzoeken u alleen uit te spreken dat een dergelijke weg wenselijk is. En deze weg dan indicatief aan te geven op de kaart met een stippellijn tussen de tweede Poellaan direct naar de afslag 2 op de A 44.** In een latere fase kan dan door de gemeente Lisse in een ordentelijk planproces, samen met bewoners van de polder en andere relevante partijen als de provincie, het hoogheemraadschap Rijnland, RWS en de gemeente Haarlemmermeer, gekeken worden naar welk tracé van de zuidelijke randweg bij Lisse het meest geschikt is (of het minst slechte is).

In dit kader is tijdens de voorlichting naar voren gebracht dat in de fase van het opstellen van het inpassingsplan ook een project MER moet worden gemaakt en dat daarin ook de verschillende varianten van de zuidelijke randweg kunnen worden beoordeeld. Uw deskundigen menen dat. Ons beeld is evenwel anders nl. dat de varianten studie niet in een project MER thuis hoort als je al een tracé hebt gekozen. Immers in een project MER kan/mag je wel op een bescheiden wijze variëren in de ligging van een tracé maar niet zo maar overstappen op een geheel ander tracé, in dit geval de noordelijke variant. Dat is een te grote wijziging.

Door ons geraadpleegde mer-deskundigen bevestigen dit. Ik citeer hun opvatting *"Het beschrijven en onderzoeken van redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven is een wettelijke eis. Bij een nieuw tracé op bijv. honderden meters afstand is er duidelijk sprake van een ander tracéalternatief. Als het nieuwe tracé dat verder op ligt niet eerder in het Plan-MER onderzocht is, dan wel dit niet adequaat en in de volle breedte over alle milieuaspecten is gedaan, dan moet dit tracé alsnog op plan mer niveau worden onderzocht. Dat kan dan in een aanvulling op het bestaande Plan-mer of in een gecombineerd plan en project-mer. Bij het uiteindelijke besluit moet in ieder geval het hele afwegingsproces verantwoord worden. Daar valt ook de plan-mer-fase onder omdat hierover eerder geen mogelijkheid tot bezwaar en beroep bestond"*.

De vraag is wie er gelijk heeft. Voor ons is dat van groot belang . Immers anders gaan we een proces in dat vanwege de juridische regels etc. onomkeerbaar kan worden. Hopelijk kunt u daar definitieve helderheid over geven in uw reactie op onze zienswijze, zeker ook in juridische zin.

Vandaar ons voorstel om nu alleen te besluiten dat een zuidelijke randweg nodig is en pas daarna in een soort separate mer-procedure te kijken naar het meest geschikte tracé.

Gesprek en bezoek

Uiteraard zijn we bereid deze zienswijze toe te lichten. Ook nodigen we u graag uit voor een bezoek aan de bedrijven zodat u met eigen ogen de impact van uw voorlopige keuze kunt zien.

Schade

Volledigheidshalve willen we opmerken dat als u onverhoopt toch vasthoudt aan uw tracé keuze wij genooddaakt zijn om alle wettelijke wegen die ons open staan te bewandelen teneinde uw besluit ongedaan te maken. Ook zullen we u dan verantwoordelijk houden voor de geleden (im)materiele schade die optreedt. Reeds nu voelen wij de negatieve impact die uw besluit vooruit werpt bij gesprekken en gedachten over (toekomstige) investeringen in onze bedrijven.

Afsluiting

Tenslotte nog drie aspecten:

- a. Wij willen u erop wijzen dat we niet alleen staan in ons protest maar dat veel anderen uit de polder het met ons eens zijn.
- b. Er is veel onduidelijk over de planologische bestemming van de polder. Wij weten niet beter dan dat het noordelijk deel van de polder is aangewezen als glastuinbouw gebied. In de kaart hierover in uw provinciale visie ruimte en mobiliteit staat dit ook, maar op de kaart "beter benutten bebouwde ruimte" uit dezelfde visie kan je lezen dat bebouwing ook aan de orde is. Op pagina 28 van de visie wordt het e.e.a. uitgelegd maar daar wordt de glastuinbouw uitgezonderd van plekken waarvan de ruimte beter benut zou moeten worden. Graag uw uitleg hierover. Wij begrijpen dat niet. Het is toch of glastuinbouw of woningen? Bij uw beoordeling van dit aspect willen we meegeven dat er een bovengrondse hoogspanning lijn door het noordelijk deel van de polder loopt en de polder in een 20KE contour van Schiphol ligt(=aanvliegroute).Beide aspecten verminderen de bouwpotenties.
- c. Wij hebben inmiddels ook kennis genomen van de zienswijzen van de families Koppert, Van der Haak en Cozijn/Kortekaas, allen woonachtig aan de Middenweg te Lisse, zoals zij voornemens zijn deze bij u in te dienen. Wij onderschrijven deze zienswijzen integraal, want de gehele buurt rond de Middenweg heeft immers gelijke zorgen. Wij willen ons graag aansluiten bij de inhoud van deze zienswijzen. Het is daarom dat wij u verzoeken de inhoud van de door voornoemde families ingediende inzienswijzen hierbij als integraal ingelast te beschouwen en zien uw reactie hierop ook graag tegemoet.

Hoogachtend,

Lisse

F: 0612469577

CC: college van B&W Lisse, provinciale staten van Zuid en Noord Holland en gemeenteraad van Lisse via de griffies.

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = Invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

U kunt van 8 januari tot en met 18 februari 2018 uw inspraakreactie (zienswijze) indienen op de resultaten van de planstudie en het voorlopig voorkeursalternatief voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer- en streek, ook bekend als Duinpolderweg.

Wij stellen het op prijs als u uw zienswijze toelicht met argumenten.

Heeft u nog vragen? Mailt u deze dan naar info-duinpolderweg@noord-holland.nl.

Naam:	_____	
Organisatie:	_____n	
Postadres:	_____	Huisnr. _____
Postcode:	_____	
E-mailadres	_____	
Telefoonnummer:	_____	
Datum	16-02-2018	
Zienswijze:	zie de bijlage	
Bijlage	55504441_3565598_duinpolderweg_zienswijze_definitief_.docx	
Bijlage		
Bijlage		

From: "Formdesk Response"
<VGvHbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 16 Feb 2018 18:18:16 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55601016_3565796_20180216_Zienswijze_Platform_MER_DPW.pdf,55601016_3565797_20180216_Bijlage_1_NOG_Beter_2.0_-_OV-lijnen.pdf,55601016_3565798_20180216_Bijlage_2_OV_Hr._Evers_DB_FO_031117.pdf,Zienswijze_Plans studie_Duinpolderweg_55601016.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55601016
Status	Gereed
Aangemaakt	16-02-2018 18:18:17

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer: 55601016)

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
Correspondentieadres:
[REDACTED]
[REDACTED] Vogelenzang

Vogelenzang, 16 februari 2018

[REDACTED]
[REDACTED]
Aan het college van Gedeputeerde Staten
Van Noord-Holland
t.a.v. mw. R. Luchtenburg, 1030959/
zienswijze planstudie Duinpolderweg
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Zienswijze Planstudie / MER Duinpolderweg

Geacht college,

Graag maken wij gebruik van de gelegenheid om een zienswijze in te dienen ten aanzien van de gepubliceerde Planstudie met Milieueffectrapport (MER) Duinpolderweg. Deze zienswijze richt zich specifiek op de onderzoeksrapporten van planstudie en MER. Wij verzoeken u deze zienswijze ook voor te leggen aan de Commissie voor de milieueffectrapportage.

Daarnaast hebben wij in een afzonderlijke brief ook onze zienswijze kenbaar gemaakt op de keuze van het voorlopige voorkeursalternatief.

Samenvatting reactie

In beginsel waarderen wij het dat er nu een pakket van uitgebreide onderzoeken is uitgevoerd naar de al vele jaren zeer omstreden kwestie van een mogelijke Duinpolderweg. Toch hebben wij ook tegen dit onderzoek en de rapportage nog zeer fundamentele bezwaren. Deze kunnen als volgt worden samengevat:

- De opzet en rapportages geven blijk van een grote vooringenomenheid. Vanaf het begin wordt ten onrechte de indruk gewekt dat er per se een weg van de duinen naar de Haarlemmermeerpolder moet komen.
- Op een aantal essentiële onderdelen voldoet het MER niet aan de door de Staten vastgestelde richtlijnen.
- Zowel de probleemstelling als het onderzoek naar verkeer, natuur en ruimtelijke kwaliteit is daardoor onvoldoende gericht uitgewerkt om nu goede besluiten te kunnen nemen. Nut, noodzaak en uitvoerbaarheid van nieuwe weginfrastructuur ten westen van de Ringvaart zijn daardoor onvoldoende aangetoond.
- Ook de uitgevoerde Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse is uitermate discutabel. Een kritische analyse onzerzijds leidt tot sterk afwijkende resultaten.

Onderstaand lichten wij deze bezwaren nader toe.

1. Algemene reactie en toetsing aan de richtlijnen

Verbeterd onderzoek leidt tot nieuwe inzichten

Met enige instemming constateren wij dat dit nieuwe onderzoek deels van een betere kwaliteit is dan de onderzoeken van het voortraject. Het verbaast ons niet dat dit nieuwe onderzoek deels ook tot belangrijke nieuwe inzichten heeft geleid:

- Een stroomweg zoals sinds vele jaren door de stuurgroep bepleit blijkt geen zinvolle oplossing te bieden voor de beperkte problemen in de regio.
- Erkend wordt nu dat de gespreide lokale problemen mede om gespreide oplossingen vragen en niet met één weg kunnen worden opgelost.
- Het in eerdere rapporten altijd verguisde alternatief NOG Beter 2.0 blijkt nu ineens toch zeer goed te scoren, zo goed zelfs dat het in de meest recente samenvatting als het meest milieuvriendelijke alternatief wordt betiteld.

Deze nieuwe inzichten worden op andere punten echter weer teniet gedaan door andere nog zeer grote gebreken in de rapportage.

Vooringenomen onderzoek

De grote omvang van de rapportages wekt ten onrechte bij voorbaat de indruk dat er in de regio grote verkeersproblemen zouden zijn die dringend om een oplossing vragen. Dat is naar onze mening – in ieder geval in het gebied ten westen van de Ringvaart – helemaal niet het geval. Verderop in deze zienswijze komen wij daarop nog terug.

Ook de benaming van het project - MER Duinpolderweg geeft blijk van een grote vooringenomenheid. Daarmee wordt bij voorbaat de indruk gewekt dat er per se een weg van de duinen (lees: de N206) naar de Haarlemmermeerpolder moet komen. Inmiddels twijfelt zelfs uw college aan de urgentie van zo'n wegverbinding. U wilt de wegverbinding tussen N208 en N206 vooralsnog niet aanleggen maar het tracé alleen ruimtelijk reserveren ten behoeve van een eventuele toekomstige realisering ('als economische en demografische ontwikkelingen dat nodig zouden maken'). Naar onze overtuiging is zo'n weg naar de N206 zelfs helemaal niet nodig. Wij zien ons daarin ook bevestigd door de uitkomsten van het MER.

In de noordelijke grensstreek is juist sprake van een verzameling van lokale problemen die ieder voor zich om andere oplossingen vragen. Niet voor niets wilde de brede adviesgroep daarom ook niet 'Adviesgroep Duinpolderweg' heten en koos ze voor een meer neutrale naam.

Al lezend in de rapportages komen wij deze vooringenomenheid en doelredeneringen op heel veel plaatsen tegen. Tegen deze aanpak maken wij ernstig bezwaar.

Rapportage voldoet niet aan richtlijnen voor het MER

Voorafgaande aan het opstellen van dit MER hebben Provinciale Staten richtlijnen vastgesteld op basis van een advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage. Wij constateren dat de rapportages op een aantal zeer belangrijke punten niet voldoen aan deze richtlijnen. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de belangrijkste omissies. Later in deze zienswijze komen we op deze en enkele andere punten terug.

Tabel: Belangrijkste omissies MER Duinpolderweg volgens de vastgestelde richtlijnen

Onderdeel MER Duinpolderweg	Omissie	Onderdeel advies voor richtlijnen
Actualisatie eerdere verkenningen uit 2008 en 2010	De gevraagde actualisatie van conclusies over de knelpunten, doelstellingen en oplossingsrichtingen ontbreekt evenals een onderbouwing waarom een veranderde verkeers- en economische situatie wel/geen invloed heeft op de conclusies van de verkenningen.	Par. 3
Referentie	Een overzicht en korte beschrijving van de ruimtelijke ontwikkelingen ontbreekt evenals inzicht in de invloed die deze plannen en projecten zullen hebben op het verkeer in het plangebied.	Par. 5.2
Probleemstelling, uitwerking te onderzoeken alternatieven	De stappen 1 t/m 6 van de Ladder van Verdaas zijn niet maximaal uitgewerkt (zoals volgens de richtlijnen vereist) maar na een summiere beschrijving zonder goede onderbouwing terzijde geschoven.	Par. 5.3 Stap 1
	Onvoldoende uitwerking van doelen en alternatieven in de drie schakels: verbindingen A4 – N205, N205 – N208 en N208- N206.	Par. 5.3, stap 3
	De lokale knelpunten zijn slechts summier beoordeeld (richtwaarde 6.000 mvt/ etmaal). Een beschrijving van het vrachtverkeer en van effecten op doorstroming OV en fiets ontbreekt.	Par. 6.1
Onderzoek verkeer	Een overzicht van de ruimtelijke ontwikkelingen (met evt. scenario's) die in het model zijn meegenomen ontbreekt.	Par. 6.1
	Een kwantitatieve beoordeling van de verkeersveiligheid (ongevallen, ongevalrisico) ontbreekt.	Par. 6.5 / Tabel 2 NRD
Onderzoek natuur	Ondanks (zeer) significante effecten op Natura 2000 is geen passende beoordeling met ADC-toets uitgevoerd (hoofdpunt richtlijnen!)	Par. 6.3
	Slechts summier (bureau)onderzoek naar beschermde soorten; geen informatie over aantallen en dichtheden.	Par. 6.3
Onderzoek ruimtelijke kwaliteit	Een analyse van cultuurhistorische waarden op kenmerkendheid, zeldzaamheid, gaafheid en vervangbaarheid ontbreekt. Er is ook geen beeldende beschrijving van effecten met foto-impressies.	Par. 6.4
Rapportage	Een beschrijving van de effecten van het (voorlopige) voorkeursalternatief ontbreekt. Het voorlopige voorkeursalternatief wijkt in belangrijke mate af van het wel onderzochte alternatief Zuid.	Par. 2, pt. 5

2. Verkeersonderzoek, probleemstelling en uitwerking alternatieven

Actualisatie eerdere verkenningen

De richtlijnen vragen in par. 3 expliciet: *'Beschrijf in het MER wat deze actualisatie betekent voor de conclusies over de knelpunten, doelstellingen en oplossingsrichtingen. Leg daarbij de nadruk op de verschillen met eerdere conclusies en waar eventuele nieuwe inzichten liggen. Indien de actualisatie geen nieuwe inzichten geeft, is het van belang goed te onderbouwen waarom een veranderde verkeers- en economische situatie geen invloed heeft op de conclusies van de verkenningen.'* Een dergelijke beschrijving ontbreekt geheel in dit MER. Het rapport 'Van Greenport tot Mainport' wordt in dit MER zelfs niet eens genoemd. Gelet op de impact van de Actualisatiestudie destijds en de daarop verschenen contra-expertise van de heren Bunnik en Brunner achten wij deze beschrijving van groot belang.

Referentie

Wat tevens geheel ontbreekt in dit MER en waar in de richtlijnen (Par. 5.2) nadrukkelijk om is gevraagd: een overzicht en korte omschrijving van alle ruimtelijke plannen en projecten die de komende jaren in het studiegebied en de regio zullen worden uitgevoerd. Een uitwerking van de effecten die deze plannen en projecten op het verkeer in het plangebied zullen hebben ontbreekt eveneens. Gelet op de nadruk die wordt gelegd op juist de ruimtelijke plannen bij de onderbouwing van dit project achten wij uitvoering van deze richtlijn essentieel.

Verkeersmodel en ruimtelijke ontwikkelingen, ontbrekende bouwlocaties

Het verkeersonderzoek vormt vanzelfsprekend een bijzonder belangrijke bouwsteen in dit MER. Goede informatie over de verkeersstromen is onmisbaar voor de onderbouwing van knelpunten en nut en noodzaak van evt. nieuwe weginfrastructuur. Het voor dit rapport gebruikte verkeersmodel is in ieder geval beter dan de modellen en prognoses die voor de eerdere rapportages voor de Duinpolderweg zijn gebruikt. Wij zien nog wel de volgende onduidelijkheden en kritiekpunten op het verkeersmodel:

- Nergens in de rapportage kunnen wij een verantwoording terugvinden van de validatie van het gehanteerde verkeersmodel aan de hand van feitelijke verkeersstellingen in het studiegebied van dit project.
- Er lijkt in het model helemaal geen rekening te zijn gehouden met de komst van de HOV lijn. Een deel van de verwachte mobiliteitsgroei zal daarin worden opgevangen, maar in de beschrijving van het verkeersmodel vinden we nergens iets over welk deel door deze HOV en welk deel door de auto wordt opgevangen. Het lijkt erop dat de hele mobiliteitsgroei naar de auto wordt toegerekend.
- Wij achten het risico nog steeds groot dat er na realisering van een Duinpolderweg (met name in geval van een keuze voor alternatief Midden) een substantiële stroom sluipverkeer ontstaat vanuit Zandvoort / Haarlem West / Heemstede dat via de N208 in Heemstede en Bennebroek en de Duinpolderweg de A4 / A44 wil bereiken. Wij achten het niet voldoende bewezen/onderbouwd dat een dergelijk effect niet zal optreden.
- Onduidelijk is welke ruimtelijke ontwikkelingen in de regio in het model voor 2030 zijn meegenomen. In de rapportage ontbreekt een overzicht van deze ontwikkelingen (eis richtlijnen).
- Zover wij kunnen zien zijn de (meeste?) bouwlocaties in de pareldorpen van de Haarlemmermeer niet meegenomen in dit MER. Wij achten dat buitengewoon vreemd en een gemiste kans. In voorgaande rapportages werd de woningbouw in Haarlemmermeer-West juist stelselmatig als een belangrijke reden aangevoerd waarom er een Duinpolderweg moest komen (waarbij gemakshalve werd verzwegen dat één weg nauwelijks iets kan bijdragen aan de ontsluiting van deze verspreide locaties). Informatie over de wijze van ontsluiting en de verkeerseffecten van met name de grote bouwlocaties nabij Beinsdorp en Lissersbroek achten wij daarentegen bijzonder relevant voor de nu te maken keuzes waar eventuele nieuwe bruggen over de Ringvaart het beste kunnen worden aangelegd. Juist in dat verband vragen de richtlijnen terecht om scenario's voor nog niet geheel vaststaande ruimtelijke ontwikkelingen zoals deze parellocaties. Op dat punt voldoet het verkeersmodel en het MER dus niet aan de richtlijnen.

Onvoldoende uitwerking van probleemstelling, doelen en alternatieven in de drie schakels

Noch in de probleemanalyse noch bij de uitwerking van alternatieven wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de sterk verschillende probleemstellingen die in de drie deelgebieden moeten worden onderkend:

- de verkeersknelpunten in de Haarlemmermeer;
- de lokale 'knelpunten' rond de Ringvaartbruggen;
- de mogelijke knelpunten in het gebied tussen N208 en N206.

Het MER husselt wat dat betreft alles door elkaar en wekt daarmee ten onrechte de indruk dat er sprake is van één samenhangende problematiek. In de richtlijnen is daarentegen expliciet gevraagd om een afzonderlijke uitwerking van doelen en alternatieven voor deze verschillende 'schakels'. Ook prof Koopmans bevestigt in zijn Quick Scan van de MKBA de noodzaak hiervan (zie ook hierna in par. 3 van deze zienswijze). Doordat dit in het MER niet/nauwelijks is gedaan wordt de probleemanalyse sterk vertroebeld en wordt onjuiste/ bevooroordeelde beoordeling in de hand gewerkt. Dat geldt in het bijzonder voor de discussie over de leefbaarheid in een aantal kernen en over de bereikbaarheid. Hieronder lichten wij dat nader toe.

Lokale knelpunten onvoldoende geconcretiseerd

In het MER wordt een hele reeks van lokale 'knelpunten' in de verkeersleefbaarheid benoemd. Het betreft met name de Ringvaartbruggen van Bennebroek, Hillegom en Lisse en hun toe leidende wegen en de Vogelenzangseweg (N206) in Vogelenzang. Het oordeel dat hier sprake zou zijn van belangrijke knelpunten wordt slechts onderbouwd door te constateren dat het richtgetal van 6.000 mvt/etmaal voor erftoegangswegen wordt overschreden. Deze constatering zegt echter nog niets of/in welke mate daadwerkelijk sprake is van zodanige knelpunten dat ingrijpende maatregelen in de vorm van nieuwe weginfrastructuur getroffen moet worden. Informatie over feitelijke verkeersonveiligheid (getallen van ongevallen) ontbreekt geheel. Een belangrijke vraag die voorts in de beoordeling zou kunnen spelen is of de routes ook in sterke mate worden gebruikt door vrachtautoverkeer. Of dat de afwikkeling van openbaar vervoer of fietsverkeer sterk zou worden belemmerd. Hoewel de richtlijnen om dergelijke informatie vragen ontbreekt deze geheel in het MER.

Geen aandacht voor negatieve verkeerseffecten

In de rapportages van het verkeersonderzoek ontbreekt elke aandacht voor de negatieve verkeerseffecten die optreden als gevolg van de aanleg van nieuwe weginfrastructuur. De nieuwe weginfrastructuur blijkt vooral ervoor te zorgen dat lokale verkeersstromen zich verplaatsen van de ene weg naar de andere. De Duinpolderweg zorgt dan niet echt voor een oplossing, maar voor een verplaatsing van het probleem. Als voorbeeld noemen wij de sterke toename van het verkeer op de N208 in Hillegom en Bennebroek. Bijvoorbeeld in Bennebroek, ten zuiden van de aansluiting van de Bennebroekerdreef op de Rijksstraatweg, nemen de verkeersbewegingen ten gevolge van Alternatief Midden met 5.900 toe tot 17.800. Toch geen klein effect dat in de beoordeling moet worden meegenomen.

Bereikbaarheid op zeer discutabele / partijdige wijze beoordeeld

Zowel in de probleemanalyse, de uitwerking van doelstellingen als in de toetsing van alternatieven van dit MER neemt de bereikbaarheid van de regio een belangrijke plaats in. Tegen de wijze waarop de bereikbaarheid zowel in de huidige situatie als bij de beoordeling van alternatieven is getoetst maken wij ernstige bezwaren. Wij achten deze toetsing weinig concreet, subjectief of zelfs gericht onjuist. Wij noemen hier de volgende punten:

- In par. 2.2.5 wordt bijvoorbeeld in slechts een heel korte alinea gesteld dat de bereikbaarheid van de noordelijke Duin- en Bollenstreek 'onder druk' zou staan vanwege het ontbreken van regionale verbindingen en de 'aanwezigheid van barrières'. Nergens wordt concreet gemaakt of dit daadwerkelijk een ernstig 'knelpunt' is. Volstrekt onduidelijk blijft om hoeveel bedrijven en inwoners resp. om welke verkeersstromen het feitelijk gaat die daarvan 'last' zouden hebben en hoe zich dit verhoudt tot andere regio's in de provincie. Wij ontkennen dat in het meest relevante gebied tussen Hillegom-Noord, Bennebroek, De Zilk en Vogelenzang belangrijke werkgebieden voorkomen en er dus sprake is van een werkelijk groot knelpunt.
- In par. 2.2.6 wordt het belang van een 'robuust wegennet' als groot belang gepresenteerd dat ook tijdens topdruktes goed zou moeten functioneren. Verwezen wordt met name naar de drukke dagen van de Keukenhof en waarbij de eis wordt gesteld dat het regionale wegennet ook dan optimaal zou moeten functioneren. In onze ogen schept deze stellingname een onjuist beeld dat zelfs in strijd is met het provinciale verkeersbeleid. Inderdaad komt het op een beperkt aantal drukke dagen tijdens het Keukenhofseizoen (8 weken per jaar) tot opstoppen rond het kruispunt N207/N208. Het overige wegennet blijft echter ook dan functioneren. Nergens in het provinciale beleid wordt gesteld dat het wegennet moet worden afgestemd op dit soort momenten van druk recreatieverkeer.

- Ronduit misleidend achten wij de wijze waarop de criteria 'reistijden', 'vertraagde ritten' en 'voertuigverliesuren' zijn beoordeeld. De reistijden zijn volstrekt subjectief beoordeeld op een zestal routes die geenszins representatief zijn voor de bereikbaarheid van de regio (zie figuur 4-2, p.36 van het MER). Drie van de routes hebben betrekking op rijkswegen die helemaal niets met dit project te maken hebben. De andere drie beoordeelde routes lopen vanuit de 'wereldstad' Ruygenhoek naar de A4 en de N205 en zijn evenmin bijzonder representatief voor dit project. Wel representatief zou een beoordeling zijn op verkeersrelaties als Noordwijk-Hillegom, Noordwijk-Schiphol, Hillegom Centrum-Hoofddorp Centrum, maar daarover wordt geen informatie verstrekt.
- Ook het toetsingscriterium 'sterk vertraagde ritten' is beoordeeld op een wijze die niet representatief is voor dit project. Er is gekeken naar alle vertraagde ritten tussen drie grote regio's – de gehele Bollenstreek tot en met Katwijk, geheel Zuid-Kennemerland en de gehele Haarlemmermeer – waarvan slechts een klein deel door het gebied loopt waar het hier om gaat. Zo zijn onder meer alle vertraagde ritten tussen Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer beoordeeld terwijl meer dan 95% van deze ritten in geen enkel verband staat met de werkelijke probleemstelling en een mogelijke Duinpolderweg.
- Zeer bezwaarlijk en misleidend vinden wij dat 'reistijden', 'sterk vertraagde ritten' en 'reistijdverliesuren' in afzonderlijke criteria worden beoordeeld, terwijl het in feite allemaal om hetzelfde gaat. Deze criteria worden nog aangedikt doordat slechts kleine verschillen tot een goede of slechte beoordeling leiden (bijv. voor voertuigverliesuren is een afname met slechts 5% al heel positief en een toename met slechts 5% heel negatief). Doordat deze criteria in de MKBA nóg een keer stevig meetellen worden deze aspecten in het rapport zwaar opgeblazen. Nergens in de noordelijke grensstreek zijn immers ten westen van de Ringvaart (buiten het Keukenhofseizoen) echte files te bekennen.

Ruimtelijke dynamiek in de regio onjuist beschreven

Het MER rept vanaf het begin over een 'grote ruimtelijke dynamiek in de regio' waardoor knelpunten nog groter zouden worden. Maar is dit ook waar? De grote groeicijfers die worden genoemd hebben voor het overgrote deel al betrekking op Haarlem en Katwijk enerzijds en de Haarlemmermeer anderzijds. De betreffende verkeersstromen gaan helemaal niet door het gebied van de beschreven knelpunten. Het rapport schetst daarmee dus een sterk vertekend en onjuist beeld. In het gebied waar de discussie om draait - grofweg Noordwijkerhout, Vogelenzang, Hillegom, Bennebroek en de pareldorpen - is de dynamiek vele malen beperkter. Dit wordt bevestigd door het feit dat de verkeersintensiteiten op de wegen in de regio al jaren nauwelijks meer toenemen of zelfs afnemen.

Maatregelen Ladder van Verdaas niet maximaal uitgewerkt

De Commissie voor de m.e.r. hecht in par. 5.3 van haar advies voor de richtlijnen veel waarde aan het maximaal uitwerken van de stappen 1 t/m 6 volgens de zogenaamde Ladder van Verdaas (inmiddels geactualiseerd in de Ladder van Duurzame Verstedelijking¹) alvorens bij de uitwerking van alternatieven wordt gekozen voor nieuwe weginfrastructuur. Het MER bevat echter slechts een summiere beoordeling van deze stappen waarin eventuele maatregelen behorend tot deze stappen direct met korte algemene bewoordingen terzijde worden geschoven (zie p. 31 van het MER). Voor geen van deze stappen zijn concrete denkbare maatregelen uitgewerkt. Daarmee voldoet dit MER op dit belangrijke onderdeel niet aan de richtlijnen. Vooral op twee punten achten wij een betere uitwerking van mogelijke maatregelen noodzakelijk:

- Openbaar vervoer (stap 4 in de Ladder van Verdaas);

¹ Omdat de richtlijnen specifiek refereren aan de Ladder van Verdaas, houden wij ook in deze zienswijze daaraan vast.

- Maatregelen ter vermindering van de lokale 'knelpunten' (stappen 5 en 6).

Onomstreden is dat het openbaar vervoer in de regio verre van optimaal is. Het zou dus voor de hand liggen om eerst concreet te kijken op welke wijze het openbaar vervoer zodanig kan worden verbeterd dat knelpunten (voor zover die er al zijn) verminderen of in ieder geval niet groter worden. In het rapport wordt een verbetering van het openbaar vervoer als bijdrage aan de bereikbaarheid echter met slechts korte algemene bewoordingen de grond in geboord. De aan het Pakket NOG Beter 2.0 toegevoegde Bijlage 4 NOG Beter – Openbaar Vervoer (bijlage 1) is ten onrechte helemaal buiten het MER gebleven en niet onderzocht. Tevens hebben wij een uitvoerige notitie (bijlage 2) opgenomen van een burger uit Noordwijk die aantoont dat er wel degelijk essentiële verbeteringen in het openbaar vervoer mogelijk zijn die zoden aan de dijk kunnen zetten. In een maximale uitwerking van de Ladder van Verdaas - zoals volgens de richtlijnen vereist - zou op zijn minst een dergelijke invulling van beter openbaar vervoer moeten worden beoordeeld.

Ook voor de lokale 'knelpunten' wordt veel te snel geconcludeerd dat alleen nieuwe infrastructuur helpt. Nog los van het feit dat van deze lokale aandachtspunten onvoldoende is aangetoond dat het om echte knelpunten gaat (zie hiervoor), wordt ook niet nagegaan of de 'knelpunten' met andere maatregelen voldoende kunnen worden weggenomen. Wij noemen als voorbeeld de Vogelenzangseweg in Vogelenzang. In het MER wordt de relatief hoge verkeersbelasting op deze weg herhaaldelijk als groot knelpunt benoemd. De afgelopen jaren zijn al verschillende maatregelen getroffen (vrachtautoverbod, snelheidsbeperking tot 30 km/h, verkeerslichten voor voetgangers). Zeer binnenkort start een herinrichting waardoor de weg comfortabeler voor fietsers en nog minder aantrekkelijk voor auto's wordt. Volgens de Dorpsraad Vogelenzang – die het toch moet weten – wordt daarmee straks een aanvaardbare situatie bereikt (en is er dus geen echt knelpunt meer). Dit soort overwegingen ontbreken in het MER, in afwijking van de richtlijnen, volledig.

3. Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse

De Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse maakt weliswaar formeel geen deel uit van het MER. De vastgestelde richtlijnen zijn daarop niet van toepassing. Toch neemt de MKBA in de rapportage een bijzonder belangrijke plaats in bij de beoordeling van de alternatieven. De MKBA concludeert dat de maatschappelijke baten van diverse alternatieven aanzienlijk hoger zijn dan de kosten. Daarmee wordt gesuggereerd dat nut en noodzaak van de voorgestelde nieuwe weginfrastructuur voldoende zou zijn aangetoond.

De conclusie van de MKBA is: *"De opgestelde MKBA-tabel laat allereerst zien (uitgaande van het Hoge groeiscenario) dat vijf van de alternatieven per saldo resulteren in positieve maatschappelijke baten in vergelijking met het nulalternatief waarbij de Duinpolderweg niet wordt aangelegd."*

Onjuiste conclusies MKBA

Deze conclusie is onjuist. Op verzoek van de Natuur- en Milieu organisaties heeft professor Carl Koopmans, die een autoriteit is op het gebied van MKBA's, een Quick scan opgesteld van deze MKBA (zie bijlage 3: Beoordeling MKBA Duinpolderweg). Zijn conclusies zijn:

- Het is niet duidelijk of de Duinpolderweg maatschappelijk rendabel is, want negatieve effecten op de leefomgeving zijn niet in geld uitgedrukt. Bovendien zijn de reistijdbaten en de investeringskosten onzeker;
- 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;
- De onderzoeken die voorafgaand aan de MKBA zijn uitgevoerd, zijn onvolledig met betrekking tot de leefomgeving, omdat kwantificering ontbreekt;

- Hoewel de cijfers in de MKBA op hoofdlijnen correct lijken te zijn, roepen zij een onvolledig beeld op. Dat komt doordat de presentatie van de uitkomsten ongelukkig is en er een gevoeligheidsanalyse ontbreekt met betrekking tot de kosten;
- De investeringskosten van de Duinpolderweg zijn niet toetsbaar omdat deze niet in een publicatie worden toegelicht.

Daarnaast geeft hij aanbevelingen ter verbetering.

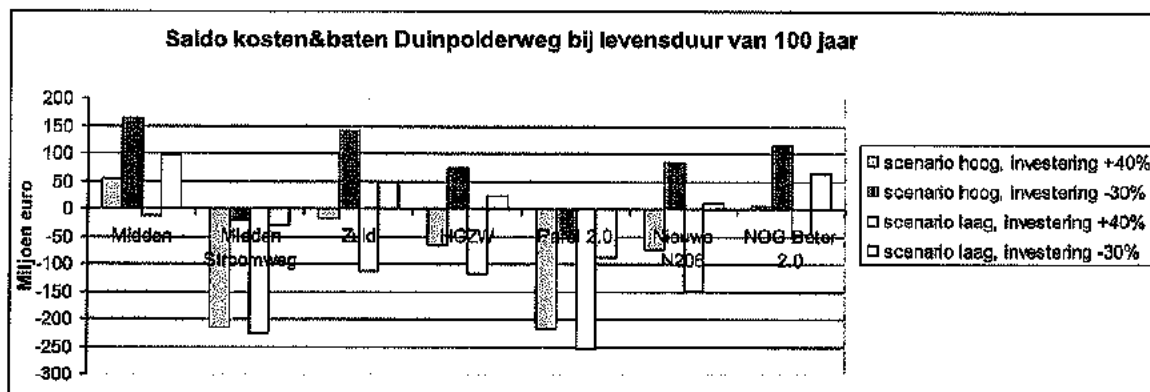
Verbeterde berekeningen mét gevoeligheidsanalyse

Een grote tekortkoming in de MKBA is dat de enorme onzekerheden over de investeringskosten niet worden benoemd. Slechts de onzekerheden over WLO-scenario's worden in beeld gebracht door voor het hoge en het lage scenario uitkomsten te presenteren.

Maar veel groter zijn de onzekerheden over de investeringskosten. Deze worden in het MER geschat met een mogelijke afwijking van -30 tot +40%. Het is duidelijk dat bij 40% hogere of 30% lagere investeringen het kosten/baten saldo enorm zal veranderen. Daar zegt de MKBA niets over. Koopmans heeft dat in beeld gebracht door de uitkomsten aan te passen voor deze twee uitersten.

Een tweede ernstige tekortkoming is het achterwege laten van de desastreuze gevolgen op Natuur en Milieu van de verschillende alternatieven. Met mintekentjes wordt wel aangegeven dat dit een maatschappelijke schadepost is, maar in de optelling onder de streep tellen deze niet mee, waardoor een veel te positief beeld ontstaat.

Hieronder zijn de uitkomsten van Koopmans voor het hoge scenario in een diagram zichtbaar gemaakt. De uitkomsten voor het lage scenario zijn door anderen berekend met gebruikmaking van dezelfde formules.



Dit geeft aan hoe groot de spreiding in mogelijke uitkomsten is. Bij de meeste alternatieven is de uitkomst alleen positief bij een meevaller in de investeringskosten van 30%. De bordeauxrode en lichtblauwe balkjes zijn van toepassing als de aanlegkosten van de weg, inclusief planschade, 30% lager uitvallen dan in het MER wordt aangenomen. Meevallende kosten zijn echter een zeldzaam verschijnsel. Het is een stuk realistischer om uit te gaan van tegenvallende kosten. Daarvoor geven de gele en paarse balkjes een indicatie.

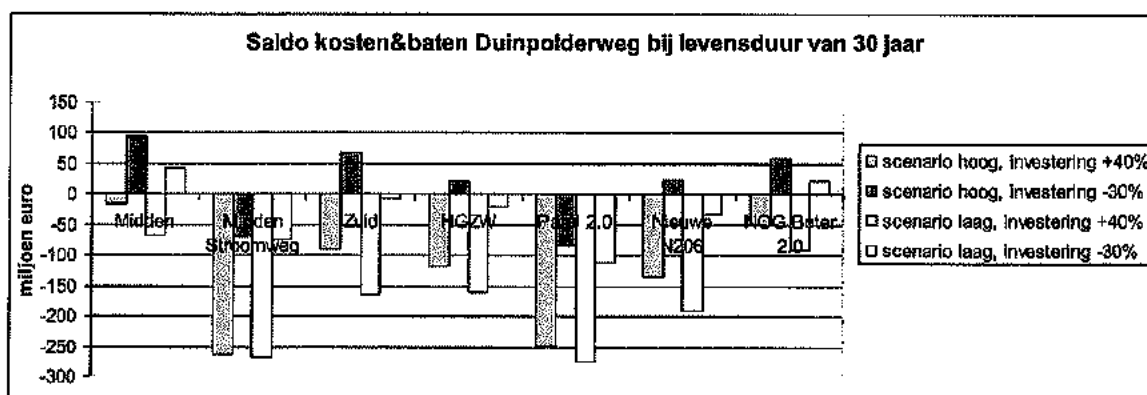
Berekening over 100 jaar uiterst discutabel

Een derde bezwaar, dat niet door Koopmans genoemd is, betreft de absurd lange zichttermijn van 100 jaar, waarover de baten van de weg worden opgeteld. Er is in Nederland geen enkele weg uit 1918 meer te vinden die van enig belang is voor het verkeer. Bovendien is de wereld over 100 jaar ongetwijfeld volledig veranderd. 100 jaar geleden was het paard nog het belangrijkste vervoermiddel. Zouden we ons over 100 jaar nog met auto's vervoeren? De veranderingen gaan in de 21^e eeuw sneller dan in de 20^e.

Een redelijker termijn is 30 jaar. Alle nieuwe wegen lopen na een aantal jaren vol doordat ze nieuw verkeer aantrekken. Na 30 jaar is dat met een DPW ongetwijfeld ook gebeurd. Dan is er geen sprake meer van de reistijdwinst waar deze MKBA mee rekent.

Bij het voorkeursalternatief is dat zeker aan de orde, omdat bij doortrekking naar de N206 het deeltraject N205-N208 dat in eerste instantie 2 rijstroken zou krijgen, 4-baans gemaakt zou moeten worden en daarvoor dus geheel op de schop moet.

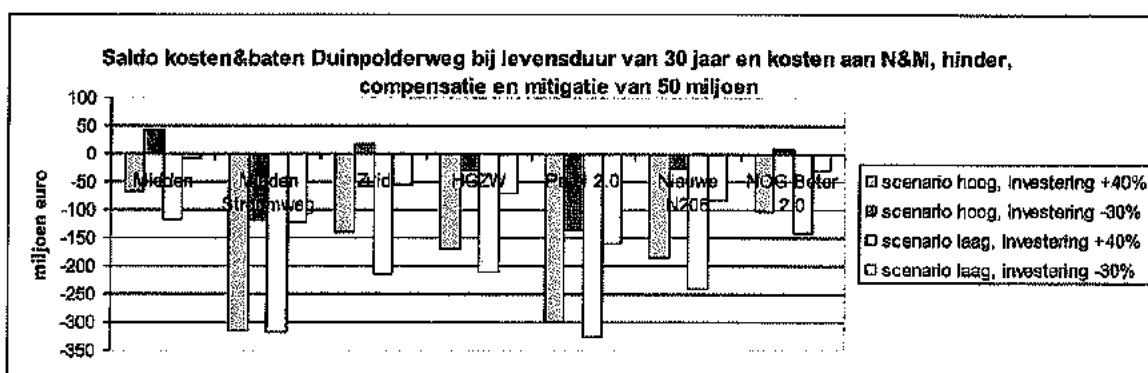
Bij een door de N&M organisaties gemaakte realistischere schatting van de effectieve levensduur van de weg (op basis van de ons ter beschikking gestelde rekenformules van Koopmans) ziet het er als volgt uit:



Verrekening schade aan natuur en milieu

De voorgaande gegevens zijn nog steeds zonder de schade aan het landschap, milieu en natuur mee te tellen en zonder de kosten voor hinderbeperking, mitigatie en compensatie mee te tellen (zie Koopmans), en zijn dus nog altijd te gunstig.

Stelt men deze waarden en kosten op 50 miljoen, dan volgt het volgende plaatje:



Rekening houdend met de te verwachten schade aan natuur en milieu moet dus worden verwacht dat geen enkel alternatief maatschappelijk nog rendabel is.

Baten sterk beïnvloed door knelpunt bij A4 in de Haarlemmermeer

De tweede conclusie van Koopmans komt overeen met een aanbeveling van de commissie MER uit 2013. Deze luidde hetzelfde. Dit is voor dit project bijzonder relevant, namelijk dat de verschillende deeltrajecten apart hadden moeten worden onderzocht. Alle alternatieven hebben de verdubbeling van de (Nieuwe) Bennebroekerweg gemeen. Daar worden de grote reistijdwinsten behaald, zoals blijkt uit het deelrapport Verkeer. Het zijn die reistijdwinsten die de grootste baten in de MKBA veroorzaken. Het is dan ook te verwachten dat uit zo'n berekening per deeltraject zal blijken dat alleen het deeltraject in de Haarlemmermeer rendabel is. Dat is des te waarschijnlijker omdat daarvan minimale planschade en geen

N&M schade te verwachten valt. De deeltrajecten ten westen van de N205 zijn waarschijnlijk in alle alternatieven onrendabel.

In de Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek, hoofdstuk 7, staat:

"Ten tijde van Grensstreekstudie werd het opwaarderen van de Nieuwe Bennebroekerweg (als verbinding tussen N205 en Spoorlaan) als autonome ontwikkeling gezien. Dit is inmiddels niet meer het geval."

Het zou inderdaad veel logischer geweest zijn om de Bennebroekerweg buiten de scope van het Duinpolderweg project te houden. De doorstromingsproblemen daar zijn immers veroorzaakt door de ondoordachte aansluiting op de A4. Dat had als een afzonderlijk project moeten worden aangepakt. Nu lijkt dit deeltraject erbij gesleept om de andere onrendabele wegvakken in Zuid-Holland rendabel te laten lijken.

Andere aspecten van de MKBA

Verkeer aantrekkende werking.

Een nieuwe weg biedt kortere reistijden en lokt daardoor meer verkeer uit. Immers, verder weg gelegen werkplekken en andere bestemmingen worden bereikbaar. Daar lijkt noch het VENOM model, noch de MKBA rekening mee te houden. Zo'n nieuwe weg kan in de eerste jaren wel betere doorstroming bieden, maar loopt daardoor langzaam weer vol. Maar dit nieuwe verkeer gebruikt ook de andere wegen in de regio, die niet zijn verbeterd. Daardoor ontstaat de cyclus van het oplossen van knelpunten waardoor vanzelf de nieuwe knelpunten ontstaan.

Dat dit effect optreedt, is goed omschreven in het deelrapport Economische effect rapportage, pag. 40:

"Doordat het aantal bereikbare banen vanuit met name de Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland zal toenemen, wordt het gebied voor meer mensen aantrekkelijk om te wonen. Beduidend sneller dan nu en in de autonome situatie kunnen bijvoorbeeld werklocaties in de regio Amsterdam worden bereikt. Verkeer profiteert van de aanpassingen aan (veelal) de Nieuwe Bennebroekerweg en de passage van de Ringvaart."

Het Duinpolderweg project is een stap in deze cyclus, die niet eeuwig door kan gaan en eigenlijk allang doorbroken had moeten worden.

CO2-uitstoot

De MKBA maakt een simpele berekening mogelijk van de extra CO2-uitstoot van de diverse alternatieven. Er is namelijk een schatting gegeven van de extra accijns inkomsten door de extra gereden kilometers. Die zijn voor het alternatief Midden € 300.000 in 2030. Omdat de accijns inclusief BTW ongeveer de helft van de brandstofkosten is, kan worden bepaald hoeveel liter brandstof dit betreft. Daaruit volgt dan direct de CO2-uitstoot. Dat komt uit op 1.260.000 kg in 2030.

Rekent men een levensduur van 100 jaar, dan is dat bij elkaar 126.000 ton CO2. Bij 30 jaar wordt dat 38.000 ton. Dat levert een flinke vergroting op van de klimaatproblematiek.

Samenvattend

De conclusies en aanbevelingen van professor Koopmans wijzen uit dat de MKBA verbeterd moet worden. Ook geven zij aan dat, in tegenstelling tot de conclusie in het MKBA-document, geen der alternatieven als maatschappelijk rendabel kan worden aangemerkt, nadat deze verbeteringen zijn uitgevoerd.

De in deze zienswijze uitgevoerde aanvullende berekeningen, weergegeven in diagrammen, maken duidelijk dat het tegenovergestelde wel kan worden geconcludeerd: de deeltrajecten van een Duinpolderweg ten westen van de N205 zijn waarschijnlijk in alle alternatieven onrendabel. Alleen het deeltraject Bennebroekerweg in de Haarlemmermeer kan zinvol zijn.

De weg zorgt daarentegen voor zeer veel extra CO2-uitstoot en veroorzaakt elders nieuwe knelpunten.

4. Onderzoek natuur

Delen van het studiegebied ten westen van de Ringvaart zijn vanwege hun natuurwaarden bijzonder kwetsbaar. Naast het Natura 2000-gebied van de duinen betreft dit kleinere maar waardevolle gebieden van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) én enkele andere deelgebieden met aanzienlijke natuurwaarden (vooral de polders tussen Bennebroek en Hillegom). Het in het kader van het MER Duinpolderweg verrichte natuuronderzoek doet op een aantal essentiële punten geen recht aan deze natuurwaarden en voldoet wat dat betreft ook niet aan de vastgestelde richtlijnen. De beschrijvingen en conclusies zijn zodanig vaag dat effecten ook niet kunnen worden gekwantificeerd zoals eigenlijk voor een volwaardige MKBA nodig zou zijn (zie hiervoor den bijlage 3). De samenwerkende natuur- en milieuorganisaties in de regio hebben daarom een contra-expertise laten uitvoeren waarin de omissies van het MER en het deelrapport Natuur van het MER in beeld worden gebracht (zie bijlage 4 van deze zienswijze). Onderstaand vatten wij de conclusies van deze contra-expertise kort samen en verwijzen wij verder naar bijlage 4 die integraal onderdeel uitmaakt van deze zienswijze.

Gebrekkig onderzoek naar gevolgen voor Natura 2000

De stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden vormt een bijzonder belangrijk, zo niet cruciaal aspect in het deelrapport Natuur. Het MER biedt op zich een goed inzicht in de kwetsbaarheid van Habitats en de ernstige (meer dan alleen significante) gevolgen die een eventuele wegverbinding naar de N206 daarop zal hebben. De conclusies die het rapport daaruit trekt zijn echter veel te simplistisch. Ten onrechte wordt de indruk gewekt dat zo'n weg desondanks vergunbaar zou zijn op basis van de zogenaamde 'ontwikkelruimte' van de PAS. Het systeem van de ontwikkelruimte is in het algemeen al sterk omstreden en daardoor met grote onzekerheden verbonden. Wat dat betreft moet worden gewacht op een uitspraak van het Europese Hof van Justitie. In dit geval blijkt bovendien dat vooralsnog niet kan worden voldaan aan een essentiële voorwaarde, namelijk dat aannemelijk kan worden gemaakt dat de nu veel te hoge stikstofdepositie op afzienbare termijn onder de kritische waarden zal dalen. Nu al staat vast dat deze doelstelling tot 2030 bij lange na niet wordt gehaald. Het rapport had nadrukkelijk melding moeten maken van de grote onzekerheid rond de uitvoerbaarheid van een wegverbinding naar de N206. Of er had een volwaardige passende beoordeling moeten worden uitgevoerd zoals gevraagd in de richtlijnen voor dit MER.

Onvolledig onderzoek Wet natuurbescherming

In het deelrapport Natuur is bij alle onderzochte tracé alternatieven in het kader van de Wet natuurbescherming (beschermd soorten in artikel 3.1, 3.5 en 3.10) hoofdzakelijk gebruik gemaakt van de Nationale Databank Flora en Fauna-database. Verder is slechts één dag veldonderzoek gedaan naar flora en fauna op/bij de tracéalternatieven. Dit veldwerk is gezien de reikwijdte van de verschillende alternatieven absoluut ontoereikend. Aan de eisen die wat dat betreft zijn gesteld in de richtlijnen (inzicht in aantallen en dichtheden van beschermde soorten) wordt niet voldaan. Nabij de tracéalternatieven komen ook soorten voor die op de zogenaamde rode lijst staan. Het gemak waarmee in het MER wordt aangenomen (blz. 168 hoofdrapport) dat voor al deze soortgroepen zicht is op ontheffingsverlening getuigt van een verregaand opportunisme. Het gevolg is dat de effecten van bepaalde alternatieven te algemeen, onvolledig of onjuist zijn beschreven. Verder zijn effecten van verstoring van vogels en vleermuizen door (toenemend) autoverkeer op bestaande en nieuwe provinciale wegen in het deelrapport Natuur niet degelijk onderzocht en daardoor onvoldoende onderbouwd.

Ook sommige deelgebieden zijn volledig onderbelicht. Zo wordt de Vosse- en Weerlanerpolder ten onrechte niet genoemd als belangrijk weidevogelgebied met ook anderszins waardevolle graslanden. Het deelrapport Natuur meldt dat dit gebied onaangeroerd blijft door de verschillende alternatieven, wat fundamenteel onjuist is (blz. 19 deelrapport Natuur). Aldaar voorkomende beschermde flora- en

faunasoorten (o.a. broed- en wintervogels, amfibieën en vissen) zullen verloren gaan door de tracés Zuid en het voorlopig voorkeursalternatief Zuid. Om genoemde redenen is het huidige deelrapport Natuur ongeschikt als onderbouwing van de keuze voor een voorkeursalternatief Duinpolderweg.

Conclusie

Samenvattend concluderen wij dat essentiële onderdelen van het onderzoek natuur in het MER niet volgens de richtlijnen zijn uitgevoerd en er dus een aanvulling op het MER moet komen. Het onderzoek naar de gevolgen voor het Natura 2000 gebied is onvolledig en trekt onjuiste conclusies over de uitvoerbaarheid van een wegverbinding naar de N206. Het onderzoek naar flora en fauna is met name in het gebied tussen Ringvaart en N208 ten noorden van Hillegom aantoonbaar onvolledig en biedt daarmee onvoldoende basis voor een keuze tussen de wegalternatieven in dit gebied.

5. Onderzoek Ruimtelijke Kwaliteit

Gebrekkig onderzoek cultuurhistorie

Delen van het studiegebied – met name ten westen van de Ringvaart – kennen ook grote cultuurhistorische waarden. Het onderzoek ‘ruimtelijke kwaliteit’ van het MER waaronder het onderzoek naar effecten op de cultuurhistorie valt, doet helaas ook daaraan geen recht. Dat is te meer zeer teleurstellend en onzorgvuldig omdat al in 2013 in vele zienswijzen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau werd gewezen op de grote cultuurhistorische waarden van het landschap in met name het grensgebied van de gemeente Hillegom en Bloemendaal. De richtlijnen vragen daarom terecht expliciet om een beschrijving respectievelijk een gerichte analyse van kenmerkendheid, zeldzaamheid, gaafheid en vervangbaarheid van landschapselementen. Daarvan is in het deelrapport Ruimtelijke kwaliteit weinig terug te vinden.

In plaats daarvan bevat het deelrapport Ruimtelijke kwaliteit alleen een bureaustudie naar uitspraken over waardevolle landschapselementen die genoemd worden in beschikbare beleidsstukken. De lappendeken van informatie die daaruit ontstaat, is zeer inconsistent en onvolledig. Voor de wegtracés van de alternatieven had daarnaast waar nodig een eigen analyse moeten worden uitgevoerd om de in de richtlijnen gevraagde beoordeling te kunnen geven. In ieder geval de cultuurhistorische waarden van de polders tussen Hillegom en Bennebroek – voor de keuzes over een Duinpolderweg bijzonder relevant – worden daardoor in het MER onjuist beoordeeld. Zelfs het onderzoek naar beleidsstukken is onvolledig uitgevoerd. Voor de gemeente Hillegom wordt het in 2017 gepubliceerde ontwerp van de Omgevingsvisie 2030 niet eens genoemd.

Het resultaat voor de Hillegomse polders is ronduit bedroevend. De unieke waarden van deze polders worden in het MER afgedaan met slechts één zin. Er wordt gezegd dat de weg zou gaan door ‘een redelijk waardevol landschappelijk vlak’ (wat dat ook moge zijn, zie laatste alinea blz. 198 hoofdrapport MER). Ook voor dit deelonderzoek geldt: De beschrijvingen en conclusies zijn zodanig vaag dat effecten ook niet kunnen worden gekwantificeerd zoals eigenlijk voor een volwaardige MKBA nodig zou zijn (zie hiervoor den bijlage 3).

In bijlage 5 van deze zienswijze hebben wij daarom een notitie opgenomen waarin de cultuurhistorische waarden van de beide polders beter worden belicht. Tevens verwijzen wij in dit verband naar de zienswijze van het CultuurHistorisch Genootschap Duin- en Bollenstreek.

Onjuiste en onevenwichtige beschrijving van effecten

Vanwege de veel te summiere (en nietszeggende) beschrijving van de cultuurhistorie worden ook de effecten in het MER onjuist en onvolledig beschreven. Terwijl twee van de drie meest kansrijke alternatieven juist belangrijke negatieve effecten hebben op de in bijlage 5 beschreven cultuurhistorische waarden:

- Het voorlopig voorkeurstracé Zuid loopt dwars tegen het oude verkavelingspatroon van de Vosse- en Weerlanerpolder in. De kleine Leek wordt volledig vernietigd, omdat deze oude watergang bij de aanleg van het voorlopige voorkeurstracé moet worden gedempt. Dit karakteristieke landschapselement van het slagenlandschap wordt dusdanig doorsneden dat het cultuurhistorische landschap ernstig wordt beschadigd.
- Het tracé van alternatief Midden leidt tot landschapsvernietiging van de Oosteinderpolder. Het eeuwenoude veenweidegebied wordt over een grote lengte aangetast. Het verband tussen de Oosteindervaart en de polder gaat verloren. Het tracé doorsnijdt voorts de Oude Molensloot van de eeuwenoude Leeck, de belangrijkste historische watergang binnen de polder. Vroeger werd het waterpeil in deze polder op orde gehouden door een winterwatermolen 'de Oostender Mole', die midden in polder aan de oever van deze veenstroom stond (al te zien op een kaart uit 1615).

Deze effecten worden in het MER ten onrechte niet genoemd. Een beeldende beschrijving van effecten met foto-impressies – zoals in de richtlijnen gevraagd – had deze effecten ook veel duidelijker gemaakt. Ook op dit punt achten wij dus aanvulling (en correctie) van het MER noodzakelijk.

6. Conclusies

Samenvattend concluderen wij dat de opgestelde rapportages op essentiële punten gekleurd en onvolledig zijn. Aan de door de Staten vastgestelde richtlijnen is niet voldaan. Daardoor is onvoldoende informatie beschikbaar voor een verantwoorde keuze. Wij verzoeken u een aanvulling en aanpassing van de rapportages te laten uitvoeren alvorens tot verdere besluitvorming over te gaan.

Met vriendelijke groeten,

Namens de bij het platform aangesloten organisaties,

[Redacted signature] 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

Bijlagen

1. NOG Beter 2.0. Bijlage 4 NOG Beter – Openbaar Vervoer (drs. E. Nieuwenhuis)
2. Notitie '*Openbaar vervoer voor Duin- en Bollenstreek: feiten en opties*', prof dr ir Joseph J.M. Evers, Noordwijk augustus 2017.
3. Rapport '*Beoordeling MKBA Duinpolderweg*', prof. Carl Koopmans / SEO, februari 2018
4. Rapport '*Natuur in de MER-studie Duinpolderweg*', Ecologisch adviesbureau Antje Ehrenburg i.s.m. Chris Brunner, Haarlem februari 2018
5. Notitie '*Cultuurhistorische waarden Weerlanderpolder en Oosteinderpolder*', februari 2018
Vereniging Behoud de Polders februari 2018

Bijlage 4

NOG Beter – Openbaar Vervoer

Treinverbindingen

NOG Beter gaat uit van de huidige treinverbindingen, met alleen de volgende wijzigingen:

- de sprinter Hoofddorp – Leiden / Den Haag rijdt ma-vrijdag overdag 4x/uur (nu buiten de spits nog 2x/uur)
- de sprinter Haarlem – Leiden / Den Haag rijdt ook 's avonds en in het weekend door naar Den Haag CS

Busverbindingen – Algemeen

Sinds december 2012 rijdt Arriva in de noordelijke Bollenstreek een dienstregeling o.b.v. de OV-visie Holland Rijnland. Hierbij zijn er diverse verbindingen wegbezuinigd t.o.v. de dienstregeling die tot 2012 gold. Enkele hiervan worden weer hersteld (zie hieronder).

In 2012 is de "tarief integratie" tussen de Bollenstreek en de Haarlemmermeer vervallen: het is sindsdien niet meer mogelijk, om met één abonnement bij meerdere vervoerders te reizen (bijv. Hillegom – Schiphol, met overstap van lijn 57 op lijn 310, kan niet meer met één abonnement). NOG Beter stelt, dat de betrokken overheden (provincie Zuid-Holland, Stadsregio Amsterdam, provincie Noord-Holland) van hun vervoerders moeten eisen, dat deze **tariefintegratie** (erkenning van elkaars abonnementen door vervoerders) weer wordt hersteld.

HOV buslijnen Bollenstreek – Haarlemmermeer

Zuidtangentlijn 310 Amsterdam – Schiphol – Nw Vennep – Lisse

Zuidtangent 310 wordt aan beide kanten uitgebreid:

- aan de Amsterdamse kant: met de route van lijn 197 naar Leidseplein / Marnixstraat
- aan de zuidkant: via Lisserbroek naar Lisse Poelpolder

Lijn 310 heeft als functie: snel en hoogfrequent vervoer van reizigers uit woongebieden in Lisse, Nieuw Vennep en Hoofddorp naar werk- en overige bestemmingen in Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam (Amstelveenseweg, Leidseplein).

In Amsterdam rijdt lijn 310 de huidige route van lijn 197. Tussen Amsterdam en NwVennep wordt de huidige route gereden. Vanaf Getsewoud-zuid: via de IJweg naar de nieuwe busbrug tussen Lisserbroek en Lisse; vervolgens via Oranjelaan en Ruishoornlaan naar Poelpolder-zuid.

Het geplande 310-traject tussen Lisse, Sassenheim, Voorhout en Noordwijk kan (als Zuidtangent traject) vervallen.

Lijn 310 stopt na Getsewoud-zuid nog bij de volgende haltes: Lisserbroek Noord, Lisse Sportlaan, Hyacintenstraat, Poelpolder, Hannie Schaftlaan.

Lijn 310 rijdt maandag-zaterdag 6x/uur, avond/zondag 4x/uur. In de spits op Getsewoud – Schiphol rijdt lijn 310 12x/uur. De reistijd wordt:

- | | |
|---------------------------|-------------|
| • Leidseplein – Schiphol | ca. 30 min. |
| • Schiphol – Getsewoud | ca. 25 min. |
| • Leidseplein – Getsewoud | ca. 55 min. |
| • Getsewoud – Poelpolder | ca. 10 min. |
| • Schiphol – Poelpolder | ca. 35 min. |

Lijn 160 Hillegom – Hoofddorp

Lijn 160 is een nieuwe snelbuslijn, vanaf Hoofddorp Station, via de Spoorlaan, de Noordelijke Randweg Nieuw Vennep en de Weerlaanweg naar Hillegom. In Hillegom rijdt lijn 160 als ringlijn (Weerlaan, Olympiaweg, Van den Endelaan, Valckslootlaan, Weerlaan). Lijn 160 rijdt alle dagen tot 24 uur 2x/uur, in de spits 4x/uur. Met lijn 160 zijn reizigers uit Hillegom met ca. 15 minuten op station Hoofddorp (waar kan worden overgestapt op de Zuidtangentlijnen en op de treinen naar Amsterdam).

Lijn 361 Schiphol – Noordwijk

De gewijzigde lijn 361 rijdt vanaf Schiphol vrijwel non-stop (via de A4, A44, Pallandtlaan, N443 en Gooweg) naar Noordwijk. De route wordt: vanaf Station Schiphol via de A4 en de A44 en Sassenheim (Pallandtlaan), via Noordwijkerhout ('s Gravendamseweg, Gooweg) naar Noordwijk (Mortelstraat, Uffordstraat, Parallel Boulevard, De Grent).

In Noordwijk stopt lijn 361 bij de meeste haltes. Lijn 361 stopt tussen Noordwijk en Schiphol bij enkele strategische haltes (congrescentrum Leeuwenhorst, Noordwijkerhout-zuid, Sassenheim-noord).

De doelgroep van lijn 361 is:

- forensen en bezoekers vanaf regio Noordwijk naar Schiphol / Amsterdam
- reizigers vanaf Schiphol / Amsterdam naar de regio Noordwijk (zakelijk, congressen, toerisme)

De huidige lijn 361 (Noordwijk – Schiphol via Voorhout en Lisse) vervalt hierdoor (zie lijn 59 en lijn 310).

Lijn 361 rijdt alle dagen tot 24 uur 2x/uur, in de spits 4x/uur. De reistijd wordt:

- Schiphol CS – Pallantlaan ca. 20 min.
- Schiphol CS – Vuurtorenplein ca. 35 min.

Overige buslijnen rond de Ringvaartparels

Lijn 4 Heemstede – Hoofddorp

Ter ontsluiting van Ringvaartparel Zwaanshoek wordt lijn 4 (Heemstede Station – Glip) doorgetrokken naar station Hoofddorp. Vanaf De Glip rijdt lijn 4 via Bennebroek-oost, Zwaanshoek, de Nieuwe Bennebroekerweg en bedrijventerrein De President naar station Hoofddorp. Lijn 4 rijdt maandag-vrijdag overdag 2x/uur, avond/weekend 1x/uur. De reistijd vanaf Zwaanshoek naar station Heemstede wordt ca. 20 minuten, en naar station Hoofddorp ca. 15 minuten.

Lijn 53 Hillegom – Nieuw Vennep

Lijn 53 neemt het deel Hillegom – Beinsdorp – NwVennep over van lijn 57. Lijn 53 rijdt ma-vrij overdag 2x/uur, avond/weekend 1x/uur. Lijn 53 sluit in Nieuw Vennep goed aan op de trein en op de Zuidtangent naar Amsterdam. Op station Hillegom sluit lijn 53 aan op de treinen van/naar Leiden en Haarlem.

Lijn 162-164 Hoofddorp – Buitenkaag

Lijn 162 vervalt (zie lijn 310) en lijn 164 wijzigt in: Hoofddorp Station – Centrum – Nieuw Vennep Westerdreef – Abbenes – Buitenkaag. Lijn 164 rijdt maandag-vrijdag overdag 1x/uur naar Buitenkaag. Op het trajectdeel Hoofddorp – Nieuw Vennep rijdt lijn 164 ma-vrijdag overdag 2x/uur, avond/weekend 1x/uur. De korte ritten (die niet naar Buitenkaag doorrijden) rijden na halte Zuiderdreef door naar eindpunt Nieuw Vennep station.

Lijn 165 Lisserbroek – Leiden

Door de groei van Lisserbroek is er behoefte aan een betere verbinding met Leiden. Daarom komt er een rechtstreekse buslijn tussen Leiden CS en Lisserbroek. Deze rijdt: Leiden CS, Rijsburgerweg, Oegstgeest Rijnzichtweg, A44, Abbenes Hoofdvaart, Lisserbroek (ringlijn: Lisserweg, Lisserdijk, Lisserbroekweg), Abbenes, A44, Leiden CS.

Lijn 165 rijdt maandag-zaterdag overdag 1x/uur, avond/weekend niet.

De haltes worden:

Leiden	CS, Posthof, Lijsterstraat
Oegstgeest	Leidsebuurt, Rijnzichtviaduct oprit A44
Buitenkaag	Kaagbrug A44
Abbenes	Afslag A44, Heijbrug
Lisserbroek	Lisserhoek, Narcissenstraat, Dijk/Brug, Kruisbaak, Gansoord, Lisserhoek

De reistijd Lisserbroek – Leiden CS wordt ca. 25-30 minuten (Abbenes – Leiden wordt ca. 20 min.).

Op lijn 164 kan het deel Buitenkaag – Sassenheim hierdoor vervallen.

Overige buslijnen in de Bollenstreek

Lijn 50 Haarlem – Leiden

Lijn 50 rijdt ma-vrijdag overdag 4x/uur, avond/weekend 2x/uur en sluit in Sassenheim goed aan op de treinen van/naar Den Haag. Zie ook lijn 250.

Lijn 250 Haarlem – Lisse – Leiden

Buslijn 250 (vanaf Lisse naar Leiden CS) rijdt tussen Lisse Blamandreef en Leiden Transferium non-stop (via de Poelweg en de A44, dus niet meer langs Sassenheim Pallantlaan) en rijdt vaker: ma-zaterdag tot 20 uur 2x/uur, spits 4x/uur (avond/zondag niet). In Lisse rijdt lijn 250 via de Oranjelaan (halte Vreewijk). Na Lisse rijdt lijn 250 als snellijn naar Haarlem CS (via Hillegom Endelaan) en stopt

hierbij op een beperkt aantal haltes. Lijn 250 rijdt op Lisse – Haarlem ma-za tot 20 uur 2x/uur en sluit in Haarlem goed aan op de IC's van/naar Amsterdam CS. Reistijd vanaf Lisse Hyacintenstraat:

- Haarlem CS ca. 40 min.
- Amsterdam CS ca. 60 min. (in Haarlem overstap op trein)
- Leiden CS ca. 20-25 min.
- Den Haag CS ca. 40 min. (in Leiden overstap op trein)

Lijn 51 Lisse – Leiden

Lijn 51 rijdt vanaf Leiden (CS, Rijsburgerweg) via Oegstgeest (Rijnzichtweg), A44, Sassenheim-zuid, Parklaan, Lisse Heereweg-zuid – Keukenhofdreef ('s ochtends rijdt lijn 51 als ringlijn over de N208 naar halte Keukenhofdreef, en dan via de Westerdreef naar de Heereweg-zuid, 's middags andersom). Lijn 51 rijdt maandag-vrijdag overdag 2x/uur, avond/weekend niet.

De reistijd vanaf Lisse Keukenhofdreef/Westerdreef/Eikenlaan naar Leiden CS wordt ca. 25-30 minuten.

Lijn 57 Leiden – Noordwijkerhout – Haarlem

Lijn 57 rijdt na Noordwijkerhout niet meer naar Nieuw Vennep, maar naar Haarlem

Houtplein/Tempelierstraat (via de oude route van lijn 90 via De Zilk, Vogelenzang en station Heemstede). Ook rijdt lijn 57 rijdt een lusje via station Voorhout. Lijn 57 sluit in Heemstede goed aan op de IC's naar Amsterdam en sluit in Voorhout goed aan op de sprinter naar Den Haag.

- Lijn 57 rijdt op Noordwijkerhout – Leiden dezelfde frequentie als nu
 - Lijn 57 rijdt op Noordwijkerhout – Haarlem ma-vrij overdag 2x/uur, avond/weekend 1x/uur
- Het deel Noordwijkerhout – Hillegom vervalt. Het deel Hillegom – Nieuw Vennep rijdt voortaan als lijn 53.

De reistijd wordt:

- Nw'hout Brink – station Heemstede ca. 20 min.
- Nw'hout Brink – Haarlem Houtplein ca. 30 min.
- Nw'hout Brink – Amsterdam CS (via Heemstede) ca. 45 min. (20 bus + 5 overstap + 20 trein)
- Nw'hout Brink – Den Haag CS ca. 45 min. (15 bus + 5 overstap + 25 trein)

Lijn 59 Noordwijk - Sassenheim

Tussen Noordwijk en station Sassenheim zal (ter vervanging) een lijn 59 rijden (ma-za overdag 2x/uur, avond/zondag 1x/uur). Lijn 59 sluit in Voorhout goed aan op de trein van/naar Haarlem.

Overige buslijnen

- De buslijnen tussen Noordwijk / Katwijk en Leiden / Den Haag blijven ongewijzigd
- De buslijnen in Haarlem / Heemstede blijven verder ongewijzigd

Openbaar vervoer voor Duin- en Bollenstreek:

feiten en opties

© 2017 Joseph J.M. Evers / Noordwijk, augustus 2017

Perspectief

De automobiliteit begint steeds meer vast te lopen, vooral rond en in stedelijke conglomeraties. Het rapport *Nationale markt- en capaciteitsanalyse*, opgesteld in opdracht van het ministerie Infrastructuur en Milieu, bevestigt weer eens de ernst ervan; de NRC (22 juli 2017) maakt er uitgebreid melding van. Forenzen verzeilen steeds meer en langer in files; vooral in de Randstad. Ook al omdat de aantallen inwoners en de economie toenemen. Goed is openbaar vervoer wordt een noodzaak, maar dat functioneert nu onvoldoende. Er zijn capaciteitsproblemen in de steden en soms ook schiet de inrichting ervan te kort, aldus het rapport. Deze ontwikkelingen treffen ook Duin- en Bollenstreek. Veel inwoners forenzen naar de omringende stedenband: Amsterdam, Schiphol, Leiden, Den Haag en Delft. Andersom moet de streek goed bereikbaar blijven voor recreanten, toeristen en forenzen die er komen werken.

Deze studie komt voort uit de vraag om de bereikbaarheid van Noordwijk en Noordwijkerhout tegen deze achtergrond te beoordelen en suggesties op te stellen ter verbetering. Maar omdat reizen de gemeentelijke grenzen overschrijdt, is gekeken naar Duin- en Bollenstreek als geheel. Ook op bestuurlijk niveau is dit wenselijk. Immers de inrichting van voorzieningen op dit gebied en de verlening van concessies voor de uitvoering van busvervoer vindt plaats op provinciaal niveau. Ook bij de regio Holland Rijnland staat mobiliteit hoog op de agenda. Diverse rapporten circuleren. De meeste zijn geformuleerd in algemene verkeers- vervoerskundige concepten. Maar de inrichting van openbaar vervoer is concreet maatwerk; in algemeenheden kun je niet reizen. Daarom komt deze studie met specifieke feiten over reistijden in verschillende vormen en komt op basis daarvan met concreet en onderbouwd voorstel voor de herinrichting.

Kenmerkend voor Duin- en Bollenstreek zijn de twee spoorlijnen: een tussen Den Haag en Amsterdam CS via Leiden, Voorhout, Hillegom, Heemstede-Aerdenhout en Haarlem en een tussen Den Haag, Schiphol en verder via de stations te Sassenheim, Nieuw Vennep en Hoofddorp. De woonkernen liggen op gemiddeld zes kilometer afstand van deze stations. Kenmerkend voor de huidige busdiensten zijn lange, soms slingerende buslijnen met vele haltes. Ze schijnen vooral bedoeld om de verschillende woonkernen te verbinden, waarbij soms stations en passant worden aangedaan. De potentie van de trein schijnt onvoldoende te zijn herkend. Dit openbaar vervoer naar de stedelijke omgeving kost bijna tweemaal zoveel tijd als reizen met de auto. Dit is geen optie voor forenzen.

Kan het beter? Gegeven de korte afstanden tussen treinstations en woonkernen en gegeven de dominantie van de reisbehoefte tussen Duin- en Bollenstreek en de stedelijke omgeving, leidt structurering van het openbaar vervoer rond de stations van de twee spoorlijnen tot snel en effectief openbaar vervoer. Voorwaarde is wel dat de treinstations te Leiden, Voorhout, Hillegom, Sassenheim en Nieuw Vennep snel bereikbaar zijn. Een dergelijke opzet volgt het bekende visgraatmodel: een snelle hoofdverbinding met aansluitende korte buslijnen die voorzien in afgestemde aansluitingen. Voor de stations te Voorhout, Sassenheim en Hillegom is de aansluiting per (e-)fiets goed te doen is. Voor de stations Sassenheim en Hillegom is P+R ook een goede optie. In dit concept blijken de reistijden overeen te komen met die van de auto. Schattingen uitgevoerd met behulp van het *discrete choice logit model* laten zien dat bijna een verdubbeling van het aandeel openbaar vervoer te verwachten is.

Deze studie is bedoeld als een toegankelijke bijdrage aan de publieke discussie. Het brengt een concrete verkenning tot de inrichting van openbaar vervoer dat even snel is als de eigen auto en geen last heeft van vertragingen en parkeerproblemen. Dat is de norm voor nieuw openbaar vervoer: even snel als de ongehinderd rijdende auto en ruimte voor de (e-)fiets.

Typering van de reisvraag van Duin- en Bollenstreek

Hoewel het gaat om zes verschillende gemeenten, is er toch een grote gemeenschappelijkheid. Dit betreft de specifieke ligging: westelijk begrensd door de zee, noordelijk door Provincie Noord-Holland en oostelijk door de stedelijke zone bestaande uit Amsterdam, Haarlem, Schiphol, Leiden en Den Haag. Tableau 1 geeft een overzicht van de aantallen inwoners, de oppervlakte en de werkgelegenheid.

Tableau 1: Karakteristieken van Duin- en Bollenstreek en omgeving

Gemeente	Samenstellende woonkernen	inw	land	banen
Katwijk	Katwijk, Valkenburg, Rijnsburg	65.000	25 km ²	21.000
Noordwijk	--	26.000	35 km ²	14.800
N'hout	geplande fusie met Noordwijk	16.000	23 km ²	6.600
Teylingen	Voorhout, Sassenheim, Warmond	36.000	29 km ²	15.200
Lisse	--	23.000	23 km ²	8.500
Hillegom	--	21.000	21 km ²	7.000
Totaal Duin- en Bollenstreek		187.000	156 km ²	73.000
A'dam	--	853.000	166 km ²	604.000
Den Haag	--	526.000	82 km ²	272.000
Leiden	--	124.000	30 km ²	68.000
Haarlem	--	159.000	30 km ²	65.000
Schiphol	Haarlemmermeer (1/3-oppervlak)	146.000	60 km ²	129.000
Totaal stedelijke zone		1.868.000	368 km ²	1.138.000
Aantallen banen ontleend aan LISA werkgelegenheidsregister				

Gerekend naar inwonertal is Duin- en Bollenstreek ongeveer 20% groter dan Haarlem of Leiden. De oppervlakte van de streek over land is vijfmaal zo groot. Gerekend tussen Katwijk en Hillegom is de afstand ruim driemaal zo groot als vergelijkbare afstanden van Leiden of Haarlem. Dit impliceert dat het streekvervoer voor de samenhang en synergie van het gebied nog belangrijker is dan dat dit is voor het stadsvervoer binnen Haarlem of Leiden. Dit geldt zeker voor de verdere ontwikkeling van de streek.

De verhouding van het aantal banen versus het inwonertal is voor Duin- en Bollenstreek 40% en dat voor de stedelijke zone 63%; vooral Schiphol en Amsterdam hoog scoren. Van hieruit oordelend zullen er verhoudingsgewijs meer inwoners van Duin- en Bollenstreek in de stedelijke zone werken dan omgekeerd het geval zal zijn. Woon-werkreizen zijn uiterst belangrijk streek zowel voor de werkgelegenheid van de inwoners van Duin- en Bollenstreek als voor zijn ondernemers om mensen te aan trekken.

Belangrijke reismotieven zijn cultuur en onderwijs. De belangrijkste nabije evenementen op dit gebied zijn te vinden in Amsterdam en Den Haag. De mogelijkheid om hierin deel te nemen draagt bij aan het welzijn van de inwoners van Duin- en Bollenstreek. Ook voor de vele toeristen en congressanten die Noordwijk en congrescentrum Leeuwenhorst bezoeken, is een uitstap naar Amsterdam en Den Haag aantrekkelijk. Maar dit valt of staat met mogelijkheid om er snel te kunnen komen. Ook recreatie en toerisme en zijn economisch uiterst belangrijk voor Noordwijk en Katwijk, maar ook dat staat of valt met de kwaliteit van de bereikbaarheid. Ook Keukenhof te Lisse valt onder die rubriek.

In het algemeen geldt dat bereikbaarheid van vitaal belang is voor de kansen en het welzijn van mensen. Dat geldt ook voor Duin- en Bollenstreek in relatie met Amsterdam, Haarlem, Leiden en den Haag. Plaatsen die een snelle aansluiting hebben op Amsterdam en Den Haag profiteren van de stedelijke ontwikkeling. Een typisch voorbeeld geeft omgeving van het treinstation Heemstede-Aerdenhout te zien waar de huizenprijzen de afgelopen jaren sterk stegen. In Duin- en Bollenstreek is het herstel van de huizenmarkt ten opzichte van Haarlem en Leiden achtergebleven. Is dit een indicatie dat de ontwikkeling van de streek dreigt te stagneren?

Reizen vanuit en naar Duin- en Bollenstreek

De belangrijkste wegen voor Duin- en Bollenstreek in noord-zuid richting zijn de N208 en de N206. De N208 verbindt Haarlem, Hillegom, Lisse, Sassenheim en sluit voorbij Sassenheim aan op de A44. De weg loopt door verschillende woonkernen en de maximale snelheid varieert van 50 tot 60 km/uur. De N206 is een vrije autoweg (met gescheiden fietspad) parallel aan de duinen en loopt van Vogelenzang tot Leiden, langs Noordwijkerhout, Noordwijk en Katwijk. De maximum rijsnelheid is overwegend 80 km/uur. De verbinding met Haarlem is slecht. De N206 sluit op vier plaatsen aan op de A44: een directe aansluiting bij Leiden, een via de lokale Rijsburgerweg, een via de N444 bij Oegstgeest en een vanuit Noordwijkerhout naar Sassenheim via de N443. Deze verbindingen geven een behoorlijke aansluiting voor het autoverkeer tussen de N206 en de A44, maar net als elders stagneert het verkeer tijdens de ochtend- en avondspits. De verbinding met de A4 in de richting Den Haag is slecht.

De trein bestrijkt Duin- en Bollenstreek langs twee spoorbanen: een tussen Den Haag, Leiden, Voorhout, Hillegom, Haarlem en Amsterdam Centraal en de andere tussen Den Haag, Leiden, Sassenheim, Nieuw Vennep, Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam Zuid en Amsterdam Centraal. Tableau 2 geeft een beeld van de dienst op deze lijnen. De sprinter vanuit Leiden gaat niet verder dan Haarlem. Men moet overstappen om in Amsterdam Centraal te komen. Dit vertraagt de reis met zes minuten.

Tableau 2. Huidige treinverbindingen vanuit Leiden Station

Trein stations	Rijttijden sprinter	Uur freq	Rijttijden intercity	Uur freq
De Vink	4 min	4x	-	-
Voorschoten	8 min	4x	-	-
Laan van NOI	18 min	-	12 min	4x
Den Haag Centraal	18 min	-	11 min	4x
Sassenheim	6 min	4x	-	-
Nieuw Vennep	11 min	4x	-	-
Hoofddorp	16 min	4x	-	-
Schiphol	20 min	4x	15 min	4x
Amsterdam-Zuid	27 min	4x	26 min	4x
Amsterdam Centraal	40 min	4x	37 min	4x
Voorhout	8 min	2x	-	-
Hillegom	13 min	2x	-	-
Heemstede-Aerdenhout	19 min	2x	13 min	4x
Haarlem Centraal	25 min	2x	20 min	4x
Amsterdam Centraal	-	-	35 min	4x

Uit Tableau 2 zijn op twee punten ter verbetering af te leiden. Het eerste is de sprinter die Haarlem als eindpunt heeft in plaats van door te lopen naar Amsterdam CS. De reistijd naar Amsterdam met overstap te Haarlem duurt daarmee zes minuten langer. Het tweede punt is de frequentie van tweemaal per uur met haltes op de lijn Leiden, Voorhout, Hillegom, Haarlem (Amsterdam CS); dit zou eens per kwartier moeten zijn.

Hoe zijn de bedrijfsterreinen ten opzichte van deze stations gesitueerd? Dat is niet alleen relevant voor werkenden die van buiten Duin- en Bollenstreek komen, maar ook voor de bedrijven om geschikte mensen te kunnen werven. De kleine bedrijfsterreinen liggen dicht bij de woonkernen, maar de acht en twintig grotere liggen twee tot drie kilometer verder weg. De afstanden tot de dichtstbijzijnde treinstations varieert van twee tot negen kilometer en de gemiddelde afstand is vijf kilometer. De zeventien woonkernen liggen op een afstand van gemiddeld zes kilometer; zie Tableau 3. De verbinding van enerzijds Lisse en Hillegom en anderzijds Nieuw Vennep geeft toegang op de trein naar Schiphol, Amsterdam Zuid en verder. De rijtijd per auto naar Station Nieuw Vennep is ongeveer 12 minuten en de afstand is 9 km. De afstanden zijn dusdanig kort dat gerichte, afgestemde pendeldiensten naar de stations kunnen zorgen voor een goede ontsluiting naar de omringende steden.

De reisvraag rond de bedrijfsterreinen geldt vooral de ochtend- en avondspits. Snel vervoer per bus tussen de dichtstbijzijnde stations en de bedrijfsterreinen is goed mogelijk. Klanten die vestigingen daar bezoeken blijken vooral per auto te komen; de vraag naar openbaar vervoer tijdens de daluren is daar minimaal. Voor reizen binnen de gemeentegrenzen domineren de (e-)fiets en de eigen auto. Dat is af te leiden uit algemeen onderzoek waaruit blijkt dat het aandeel openbaar vervoer op ritten korter dan 5 km slechts 5% is. Voor het reizen tussen verschillende gemeenten zijn de afstanden groter en vervult de bus wel een functie.

Tableau 3: Afstanden van de woonkernen tot dichtstbijzijnde stations

Gemeente	kern	#inw	nabij station	km	auto	fiets
Katwijk	Katwijk a Zee	17.300	Leiden CS	10	15	30
	Katwijk Noord	13.300	Idem	10	15	30
	Katwijk a/d Rijn	11.800	Idem	7	11	21
	Valkenburg	4.800	Idem	6	12	18
	Rijnsburg	14.800	Idem	6	9	18
Noordwijk	N'wijk aan Zee	7.900	Voorhout (1)	3*	16	9
	N'wijk Binnen	18.000	Idem	5	11	15
N'hout	Noordwijkerhout	14.200	Voorhout (2)	7	13	21
	De Zilk	2.200	Hillegom	2	5	6
Teylingen	Voorhout	15.500	Voorhout (3)	1	1	3
	Sassenheim	15.500	S'heim (4)	3	6	9
	Warmond	5.200	Idem	3	6	9
Lisse	--	22.700	Hillegom (5)	6	12	18
Hillegom	--	21.500	Hillegom (6)	3	6	9
Bloem'daal (deel van de gemeente)	Bennebroek	5.200	Hillegom	4	8	12
	Vogelenzang	2.300	Idem	2	4	6
	Aerdenhout	4.500	H'st/A'hout	2	4	6
Gemidd. afst. en rijtijden met auto resp. fiets				5,9	8,8	14,1
(1) naar Leiden CS 12 km, 15 min; (2) naar station Sassenheim 10 km, 16 min; (3) naar station S'heim 4 km, 10 min; (4) naar station Voorhout 4 km, 10 min; (5) naar NwVen via IJweg 9 km, 12 min; (6) naar NwVen via Beinsdorp, 9 km, 11 min * nu 6 km, maar wordt via Noordelijke Randweg Voorhout 3 km						

Hoe is het openbaar vervoer nu feitelijk ingericht? Tableau 4 geeft een overzicht van de buslijnen door Duin- en Bollenstreek. Afgezien van de gerichte verbindingen naar Leiden Station en Keukenhof-Schiphol, vertonen alle buslijnen een zigzag-patroon min of parallel met de spoorlijnen, waarbij de meeste lijnen ook een of meerdere stations aandoen. Afstemming op de aankomst- en vertrektijden van de treinen ontbreekt of schiet te kort.

Welke reistijden van-deur-tot-deur genereren deze trein- en busverbindingen en hoe snel gaat het met auto? Tableau 5 geeft een overzicht vanuit Noordwijk. De tijden voor het openbaar vervoer zijn afgeleid uit de 9292-app als snelste mogelijkheid met toevoeging van drie minuten extra. De rijtijden voor de auto zijn afgeleid van de ANWB-routeplanner, zonder rekening te houden met vertragingen maar wel inclusief vijf minuten tijd om te parkeren. Ook de reistijden volgens het P+R concept zijn afgeleid en die zijn vergelijkbaar met de volledige rit per auto.

Tableau 4: Huidige buslijnen door Duin- en Bollenstreek

buslijn	enkele markeringspunten van de route	rijtijd	freq
9	H'gom St - Vogelenzang - H'stede - Heemstede/Aerdenhout	0:16	1
20/21	LeidenCS - Rijnsburg - 't Heen - WvdBerg - N'wijk aan Zee	0:34	6/4
30/31	LeidenCS - N206 - Katwijk Raadh - Rijnsoever - Estec	0:21	4
37/38	LeidenCS - Katwijk Rijn - Katwijk Raadh - Katwijk Vuurbaak	0:21	2/1
50	LeidenCS - S'heim - Lisse - H'gom - Heemstede - Haarlem	1:10	4
250	LeidenCS - Sassenheim ST - S'heim - Lisse - Keukenhof	0:29	2
57	LeidenCS - V'hout - N'hout - HillegomSt - NwVenneSt	1:13	2
90	dHaagCS - Wassenaar - Katwijk - Noordwijk - N'hout - Lisse	1:43	1
361	Sassenheim St - Lisse - NwVenne - Hoofddorp - Schiphol	0:44	2
385	S'heim St - V'hout St - N'wijk - K'wijk - TrA44 - den HaagCS	1:08	2
854	LeidenCS - Lisse Keukenhof (2 maanden seizoen)	0:24	4
858	Schiphol Station - Lisse Keukenhof (2 maanden seizoen)	0:33	8

H'gom = Hillegom; H'stede = Heemstede; N'wijkZee = Noordwijk aan Zee;
K'wijk = Katwijk; S'heim = Sassenheim; W'naar = Wassenaar; L'dorp = Leiderdorp;
V'hout = Voorhout; TrA44 = Transferium A44; dHCS = Den Haag Centraal Station;
Lijn 9 wordt verzorgd door Connexxion; de andere lijnen door Arriva;
De lijnen 20 en 21 slaan altemerend een aantal haltes over; idem 30/31 en 37/38

Met de bus blijkt de reis veel langer te duren dan de autorit. De busritten naar de stations te Leiden en Voorhout blijken nogal tijdrovend zijn; de rit naar Leiden Centraal neemt 33 minuten en telt 17 tussenhaltes. Voor de dagelijkse gang vanuit Noordwijk naar het spoor per fiets komt alleen Station Voorhout in aanmerking. Een fiets rit naar Station Sassenheim duurt 32 minuten en naar Leiden Centraal is het 34 minuten. In combinatie met de treinreis duurt dit te lang voor woon-werkreizen. Dit zal ook nog het geval zijn als men de fietspaden conform de regionale plannen verbetert. Opvallend is de omslachtige fietsroute naar station Voorhout waarbij de fietser twee en een halve km moet omrijden.

Tableau 5: Afstanden en reistijden vanuit Noordwijk, huidige situatie

Vanuit	afst	afst	reis	reis	reis met	auto +
Noordwijks	vogel-	km	fiets	auto +	OV +	park + trein
Lindenplein	vucht	auto	min.	5 min.	3 min.	+ 5 min.
Amsterdam CS	35	48	-	0:47	1:08 (L)	0:51 (S)
Haarlem CS	21	25	-	0:38	0:56 (V)	0:28 (Hil)
Hillegom Station	11	13	-	0:20	0:48	-
Voorhout Station	3	5	0:15	0:14	0:25	-
Leiden CS	8	10	0:34	0:20	0:36	-
Den Haag CS	19	24	-	0:34	0:48 (L)	0:37 (dV)
Rijswijk Station	25	32	-	0:42	0:56 (L)	0:48 (dV)
Delft CS	26	34	-	0:46	0:57 (L)	0:48 (dV)
Rotterdam CS	35	46	-	0:52	1:10 (L)	1:01 (dV)
S'heim Station	6	8	0:32	0:17	0:36	-
Schiphol Station	23	30	-	0:29	0:55 (L)	0:31 (S)
A'dam-Z Station	31	42	-	0:40	1:03 (L)	0:43 (S)
Woerden Station	35	52	-	0:55	0:55	-
Utrecht Centraal	48	75	-	1:07	1:07	-

L = overstap Leiden; V = overstap Voorhout; S = overstap Station Sassenheim;
Hil = overstap in Hillegom; dV = overstap station De Vink (gem. Voorschoten)
Voor aansluiting met fiets of bus op een treinstation is 3 minuten bijgeteld
Voor aansluiting met auto op een treinstation is i.v.m. parkeren 5 min bijgeteld

Een bijzonder punt voor Noordwijk aan Zee is de bereikbaarheid van het strand per auto tijdens typische stranddagen. De gemeente biedt een voorziening in de vorm van het transferium aan de oostelijke rand van de gemeente met een speciale, kosteloze pendelbusdienst naar het strand: de strandpendel. Een optie is om Noordwijk aan Zee vanuit treinstation Voorhout beter bereikbaar te maken. Dat kan door gerichte fiets- en pendelbusbanen aan te leggen en daarmee het station het karakter te geven van

Station Voorhout/Noordwijk. Er komt op die manier een alternatief voor het strandbezoek per auto. Ook voor Voorhout is dit aantrekkelijk: 'het strand om de hoek'.

Belangrijk voor Duin- en Bollenstreek is de bereikbaarheid van Schiphol, van Amsterdam Zuid en verder. Voor de gemeenten Katwijk, Noordwijk, Noordwijkerhout en Teylingen is Schiphol goed bereikbaar via de stations Leiden Centraal en Sassenheim. Voor de gemeenten Lisse en Hillegom gaat de snelste toegang met openbaar vervoer via station Nieuw Vennep; Tableau 6 geeft de reistijden. Overigens, wegens de vele vertragingen tijdens de spitsuren dienen bussen de A4 te vermijden. Dat is ook een argument om via Station Nieuw Vennep te reizen. Het station voorziet in enige parkeerruimte. Gerkend naar reistijd is P+R via Station Nieuw Vennep een goede optie.

Tableau 6: Verbinding met station Schiphol via station Nieuw Vennep

	Opties OV naar Schiphol via station Nieuw Vennep		autorit
Lisse	7 min lopen + bus 162 NwVennep + trein	36 min++	19 min
Gem'huis	7 min lopen + bus Qliner 361	39 min	+ park
	12 min auto + 4 min NwVennep + trein	25 min	= ??
Hillegom	8 min lopen + bus 57 NwVennep + trein	36 min++	19 min
Gem'huis	8 min lopen + bus 57 Schiphol + bus 310	39 min	+ park
	12 min auto + 4 min NwVennep + trein	25 min	= ??
++ nog bij te tellen wachten op de trein of OV bij Station Nieuw Vennep			

Conclusie: De reistijden voor P+R via de stations Sassenheim, Hillegom en Nieuw Vennep blijken te concurreren met die van de auto. Een kritiek punt is het gebrek aan parkeerruimte bij Station Hillegom waar wel behoefte aan is. Station Sassenheim voorziet wel in een groot aantal parkeerplaatsen en is uitstekend bereikbaar. Er wordt dan ook intensief gebruik van gemaakt, vooral in relatie tot Schiphol. De huidige toegang met de bus op deze stations kost te veel tijd om concurrerend te zijn.

Vervoersvraag: spreiding en voorspelbaarheid

De reismotieven en daarmee ook de vraag naar openbaar vervoer zijn gedifferentieerd: Tableau 7 geeft een overzicht. Uit algemeen onderzoek blijkt werk het belangrijkste reismotief te zijn; dit betreft 28%. Studie is goed voor 7%. Het reizen voortkomend uit andere motieven zijn verspreid over de dag en avond; dat betreft typische *kriskras reizen*. Het woon-werkreizen gaat voor 75% met de auto, 12% met het openbaar vervoer en 6% per fiets; aldus de resultaten van algemeen onderzoek. Voor Duin- en Bollenstreek is het leeuwendeel van het woon-werkreizen verbonden met de stedelijke band, Amsterdam, Schiphol, Leiden en Den Haag. Een betrekkelijk klein deel maakt nu gebruik van de trein, maar dat aandeel zou veel groter kunnen zijn wanneer de reistijden van het openbaar vervoer op dit punt zouden concurreren met die van de auto. De gemiddelde autorijtijd tussen enerzijds de woonkernen en anderzijds dichtstbijzijnde stations is slechts 8,8 minuten. Dit stelt een duidelijke norm.

Het woon-werkvervoer, kriskrasvervoer en het vervoer ten behoeve van (toevallige) evenementen stellen verschillende eisen. Dat ten behoeve van het werk moet vooral presteren tijdens de spits en moet in Duin- en Bollenstreek zijn toegespitst op de nabije treinstations. De vraag naar dit vervoer is regelmatig en goed voorspelbaar. Dit geldt ook voor de bediening van de regelmatige vervoersvraag ten behoeve van sociale activiteiten, educatie, recreatie, verzorging en persoonlijke logistiek. De vraag naar vervoer per bus geldt vooral voor afstanden groter dan vijf kilometer. Op kortere afstanden komt het busvervoer te kort. Deze vervoersvraag voor sociale activiteiten, recreatie, verzorging en persoonlijke logistiek doet zich vooral voor tijdens de daluren. In principe zijn de extra bussen die het vervoer tijdens de ochtend en avond spitsen bedienen voor deze vraag tijdens deze daluren in te zetten.

Tableau 7: Differentiatie naar reismotief en reizigersstromen

Tijd	Reismotief	Aard
Ochtend-spits	woonkernen => station station => werkcentra woonkernen => werkcentra	Gericht, regelmatig
Avond-spits	werkcentra => station station => woonkernen werkcentra => woonkernen	
Daluren, verspreid	Onderwijs, winkelen, cultuur, verzorging, recreatie, toerisme	Ongericht, regelmatig
Daluren, evenementen	Keukenhof, sport, congres, Strandbezoek <=> trein	Gericht, onregelmatig
Woonkernen: Katwijk, Valkenburg, Rijnsburg, Voorhout, Noordwijk, Noordwijkerhout, Teylingen. Lisse, Hillegom		
Werkcentra: bedrijfsterrainen volgens Tableau 3, horeca (strand), congrescentra, verzorgingscentra, Keukenhof, i.h.b. personeel		

Ten slotte is er de categorie 'gericht en onregelmatig'. Daar onder vallen grote evenementen en de deelname aan attracties, zoals weerafhankelijk strandbezoek. Die vraag is veel minder voorspelbaar. Dit is een argument om dit vervoer (mede) op basis van de zich aandienende vraag op te zetten. Het bezoek van grote evenementen met de auto loopt dikwijls vast in een gebrek aan parkeerruimte.

De inzet van bussen

Meestal worden de buslijnen opgesteld op basis van de te verwachten toekomstige vraag en vervolgens in een langlopend contact tussen de provincie en de vervoerder vastgelegd. Daarmee zijn substantiële subsidies gemoeid. Een probleem met deze ingeburgerde opzet is dat de terugkoppeling op de actuele vraag nogal zwak is en dat er betrekkelijk weinig differentiatie is in routes en frequenties. De mis match tussen het aanbod van vervoer en de actuele vraag wordt opgelost door overcapaciteit. Het verschijnsel rondrijdende, bijna lege bussen is wel bekend. Kan dit beter? Het primaire uitgangspunt is natuurlijk een snelle bediening van de (potentiele) vervoersvraag en een efficiënte inzet van bussen. Rondrijden met nauwelijks bezette bussen hoort daar niet bij, maar zal soms onvermijdelijk zijn.

Een optie is om de inzet van bussen beter dan nu af te stemmen op de te verwachte vraag en specifiek naar de vraag tijdens de spits en daarbuiten. Dikwijls worden de buslijnen met haltes voor heen- en terugreis spiegelbeeldig ten opzichte van elkaar opgesteld. Voor de woon-werkreizen die via treinstations gaat, kan dit leiden tot inefficiënties. Immers, vertrekkende reizigers willen vanuit een woongebied naar het station, maar de op het station aankomende reizigers willen doorreizen naar een werkgebied dat dikwijls niet samenvalt met een nabij gelegen woonkern. s' Avonds is het andersom.

Vanzelfsprekend zijn er speciale dienstregelingen die rekening houden met de publieke agenda waaronder zon- en feestdagen vallen of bijvoorbeeld de openstelling van Keukenhof. Ook is rekening te houden met een toevalsvraag zoals die zich bijvoorbeeld voordoet bij typisch strandweer. Daar is wel een dag vooruit op te anticiperen. Het gaat in feite om de inrichting van vraagafhankelijk openbaar vervoer, maar wel 'off line'. Overigens, gedifferentieerd busvervoer is alleen met succes aan te bieden met hulp van internet en smart Phone. Maar ook een opvallende gedifferentieerde markering van de bushaltes kan werken.

Om sterk verspreid incidenteel vervoer te bedienen, komen de taxibus en de belbus in aanmerking. Om verschillende aanvragen goed te kunnen combineren, zou men een rit enige tijd, bijvoorbeeld minstens een halve dag vooraf moeten aanvragen met opgave een tijdvenster waarin de rit dient plaats te vinden. Het systeem komt uiterlijk enkele uren voor eventuele uitvoering van de rit terug met een con-

crete invulling; de aanvrager kan daar van af te zien. De exploitatie van taxibussen en belbussen is kostbaar. Daarom is het redelijk om restricties op te leggen. Bijvoorbeeld over de maximale reisafstand, een minimale afstand tot een in functie zijnde bushalte of treinstation en tijden waar binnen de dienst beschikbaar is. Essentieel is de communicatie tussen de reiziger en het vervoersbedrijf dat het vraagafhankelijke vervoer exploiteert.

Snel reizen van en naar de stations

De korte afstanden tussen enerzijds de grote bedrijfsterreinen en woonkernen en anderzijds de nabij gelegen treinstations en de dominantie van de reisbehoefte tussen Duin- en Bollenstreek en de stedelijke omgeving, zijn condities om het OV efficiënt te structureren langs spoorlijnen Den Haag, Leiden, Haarlem, Amsterdam en Den Haag, Leiden, Schiphol. Voorwaarde is dat de treinstations te Leiden, Voorhout, Hillegom, Sassenheim en Nieuw Vennep snel bereikbaar zijn. Een dergelijke opzet staat bekend als het visgraatmodel: een snelle hoofdverbinding met aansluitende verbindingen die voorzien in afgestemde aansluitingen met de directe omgeving. De afstanden tussen de woonkernen en de daar gelegen stations zijn dusdanig kort dat de aansluiting per fiets goed te doen is.

Tableau 9: Bereikbaarheid van de stations voor Duin- en Bollenstreek

Modaliteit	Station	Bedieningsgebied
P+R	Hillegom	Noordwijk, Noordwijkerhout, Lisse, Katwijk
	Sassenheim	Teylingen, Noordwijk, Noordwijkerhout, Katwijk
	Nw Vennep	Hillegom, Lisse
Fiets, (maximale fietsafstand 5 km)	Voorhout	Teylingen, Noordwijk
	Sassenheim	Teylingen
	Hillegom	Hillegom, Vogelenzang, Bennebroek
	Leiden CS	Rijnsburg, Oegstgeest
Stationsbus, (ten minste 2x per uur)	Leiden CS	Katwijk, Noordwijk, Noordwijkerhout, S'heim
	Voorhout	Noordwijk, Noordwijkerhout *
	Sassenheim	Noordwijkerhout, Voorhout, Sassenheim
	Hillegom	Hillegom, Lisse
	NwVennep	Hillegom, Lisse
De Stationsbus: een snelle, gerichte busdienst naar een station die aansluit op de aankomst- en vertrektijden van de trein.		
* S'heim centrum naar station Voorhout is hernoemd 3 km; over de weg is het 5 km; het OV gaat nu via station Leiden met sprinter naar Voorhout en duurt 28 min.		

Tableau 9 geeft een beeld van het openbaar vervoer in Duin- en Bollenstreek, ingericht volgens dit visgraatmodel. Een snelle, frequente treinverbinding en snelle bereikbaarheid van de stations zijn cruciaal. Daarvoor zijn wel enkele maatregelen te nemen. Namelijk:

(1) *Voorzien in een regelmatige frequentie van viermaal per uur. Hoe? Bijvoorbeeld door de sprinter op de lijn Den Haag, Leiden, Haarlem, Amsterdam CS op te heffen, maar de intercity wel te laten stoppen in Voorhout en Hillegom. En inderdaad die intercity loopt door tot Amsterdam.*

(2) *Station Hillegom is slecht bereikbaar via smalle bebouwde wegen. Dit is op te lossen door de toegang te verleggen naar de zeezijde van het spoor. Daartoe is het onverharde deel van de 1-ste Loosterweg te verhard tot aan de Beeklaan. Daarmee komt er een directe aansluiting op de N206. Er is voldoende ruimte om parkeerplaatsen aan te leggen en te voorzien in de toegang tot het station. De woonkern rond het station wordt ontlast en er komt ruimte voor 'mens intensieve' ondernemingen.*

(3) *Station Voorhout ligt over de weg op 5 km afstand van Noordwijk. Door een gericht fietspad*

aan te leggen is die afstand bijna te halveren. Een fietsrit duurt dan 12 minuten. Als een baan wordt aangelegd voor een pendelbusdienst tot aan zee, geldt dit ook voor de ontsluiting per bus. Mogelijkheden daartoe ontstaan met in uitvoering zijnde Noordelijke Randweg die gaat aansluiten op de N444.

(4) Snelle, gerichte en afgestemde busverbindingen met de stations zijn essentieel: dat zijn de zo te noemen stationsbusdiensten. Tableau 9 geeft aan welke dat moeten zijn. In aansluiting op de kwartierdienst op het spoor, zal ook voor de stationsbus moeten gelden. De vervoersvraag op verbinding Noordwijk - Leiden Centraal en Katwijk - Leiden Centraal is aanzienlijk. Eerder heeft reizigersvereniging ROVER in dit verband voorgesteld om een speciale busbaan door de wijk Nieuw Rhijngeest in Oegstgeest aan te leggen die de A44 bij het viaduct aansluitend op de Wassenaarseweg te Oegstgeest kruist. Gemeente Oegstgeest blokkeert dit en daarmee ook de ontsluiting van Nieuw Rhijngeest.

Helpt dit? Door inzet van bussen goed op de vraag af te stemmen, is het aantal tussen liggende haltes te verminderen. Het ontwerpen van buslijnen is geen kleinigheid. De opstelling van lijnen volgens Tableau 10 pretendeert dan ook niet meer te zijn dan een verkenning.

Tableau 10: Bedieningsgebieden van de stationsbussen

Station	Markering van het bedieningsgebied Afstand en tijden van begin- tot eindpunt	freq sp/dl	tijd min
Leiden Centr	1a K'wijk Zee & Rijnsover, wisselend varianten, L.Centr	8 / 4	22
	2a N'wijk, 2 afwisselende variante, Leiden Centraal	8 / 4	20
	1b ook via Space Busines Park, Expo (symmetr)	8 / 4	25
	2b retour	8 / 4	20
V'hout Station	3a N'wijk AH, Grent, Vuurt, Mortelstr, N-Randw, St.V'h	4 / 2	16
	4a St.H'gom, dZilk, N'hout, N'Binnen, St.V'hout	4 / 2	36
	3b retour	4 / 2	16
	4b St.V'h, N'wijk Binn, N'hout, dZilk, St.H'gom	4 / 2	36
H'gom Station	5a Lisse Hyacinth, H'gom Olymp, Ireneln, Stat.H'gom	4 / 2	21
	6a H'gom St, Vogelenzang, Bennebroek, De Glip	4 / 2	18
	5b en 6b retour	4 / 2	21
S'heim Station	7a N'hout, s'Grav'weg, S'heim Parklaan, Stat.S'heim	4 / 2	21
	7b retour	4 / 2	21
NwVenn Station	8a H'gom Irenelaan, Beinsdorp, Getsedreef, St.NwV	4 / 2	18
	9a Lisse Hyac, L'broek, IJweg, Noorderdr, St.NwVenn	4 / 2	12
	8b en 9b retour	4 / 2	--
- Opstellen van bus routes is 'veldwerk'; hier is ± aangesloten bij bestaande lijnen. - Daluren is opgevat als buiten spitsen plus alle uren zon- en feestdagen. - Bij de verplaatsingstijd met een stationsbus is 3 minuten looptijd meegerekend. - De 'uitstap' via 1b a Space Business Park en Expo alleen tijdens spitsen en symmetrisch in ochtend- en avond spits. - Buslijn 4 is afgestemd op N'hout-St.V'hout, deel N'hout-H'gom als verbinding - Buslijn 5: Hillegom Olympiaweg <=> Hillegom Station is 11 minuten. - Buslijn 7: Sassenheim (centrum) <=> Station Sassenheim is 7 minuten. - Buslijn 9: Lisse <=> Leiden is met lijn 8 sneller bereikbaar dan via S'heim. - De verbinding N'wijk - V'hout is korter door de aanleg van Noordelijk Randweg. - Opmerking: uiteraard zijn de stations ook bereikbaar per fiets en auto en lopend			

Uit Tableau 10 blijkt dat de ritten met de stationbus ongeveer twintig procent meer tijd kosten dan de autorit naar het station plus ongeveer zes minuten, waarin drie minuten voor lopen naar een halte is meegerekend. De busrit Noordwijk - Station Voorhout wordt door de aanleg van de Noordelijke Randweg bekort. De treinreis naar Amsterdam Centraal via Haarlem wordt als doorgaande verbinding zes minuten korter dan nu het geval is.

Gegeven de reistijden van Tableau 10, geeft Tableau 11 de reistijden op de belangrijkste bestemmingen gerekend vanuit Noordwijk. Waar relevant zijn twee opties opgesteld. De laatste kolom geeft de reistijden per auto naar de verschillende treinstations. Uit de vergelijking met onbelemmerde autoritten, blijken de reistijden met dit openbaar vervoer overeen te komen met die van de auto, maar worden sneller wanneer voor vertragingen tijdens de spits tien minuten in rekening wordt gebracht. De reis met openbaar vervoer naar Woerden en Utrecht blijft veel tijd te kosten. Ook de reistijden voor de andere gemeenten van Duin- en Bollenstreek geven een soortgelijk beeld te zien.

Tableau 11: Reistijden vanuit Noordwijk, volgens het visgraatmodel

Noordwijk Lindenplein <=>	optie 1: auto/fiets/bus => via trainstation	optie 2: auto/fiets/bus => via treinstation	auto, direct
Amsterdam CS	auto => H'gom: 0:46	fiets/bus => V'hout: 0:48	0:42
Haarlem CS	auto => H'gom: 0:30	fiets/bus => V'hout: 0:32	0:33
Hillegom Station	auto => 0:13	bus => 0:20	0:15
Voorhout Station	fiets direct => 0:12	fiets/bus => 0:12	0:09
Leiden CS	bus => 0:26	fiets/bus V'hout => 0:22	0:15
Den Haag CS	bus Leiden => 0:38	fiets/bus V'hout => 0:38	0:29
Rijswijk Station	bus Leiden => 0:47	auto de Vink => 0:51	0:37
Delft CS	bus Leiden => 0:47	auto de Vink => 0:51	0:41
Rotterdam CS	bus Leiden => 1:02	auto de Vink => 1:05	0:47
S'heim Station	auto => 0:16	bus => 24	0:12
Schiphol Station	auto => Sass: 0:34	bus Leiden => 0:44	0:24
Amsterdam-Zuid	auto => Sass: 0:46	bus Leiden => 0:53	0:35
Woerden Station	bus => Leiden: 1:07	-	0:50
Utrecht CS	bus => Leiden: 1:22	-	0:53

Opgenomen zijn de snelste busverbindingen. 'Auto direct' is zonder vertraging.
Station De Vink in de gemeente Voorschoten is voorzien van enige parkeerruimte, maar de toegang is te lastig om echt als P+R te kunnen functioneren,

Buslijnen binnen Duin- en Bollenstreek zelf: suggesties

Gegeven de voorgestelde station busdiensten volgens Tableau 10 en de twee spoorlijnen als snelle hoofdlijnen, hoe zijn dan de verbindende buslijnen doelmatig in te richten? Zijn bepaalde buslijnen te vervangen door andere? Uitgaande van de buslijnen zoals die zijn aangegeven in Tableau 4 zijn daarvoor wel enkele suggesties op te stellen die ook niet meer pretenderen te zijn dan dat; zie Tableau 12.

Tableau 12: Suggesties voor de nieuwe buslijnen

Huidige buslijnen	Suggesties (-) verwijst naar de lijnen in Tableau 10	freq sp/dl
9	H'gom - Heemstede	Vervangen door (6)
20/21	Noordwijk - Leiden	Vervangen door (3)
30/31	Katwijk - Leiden	Vervangen door (1) en (2)
37/38	Idem	Idem
50	Leiden - Haarlem	Blijft, maar lagere freq in spitsen
57	Leiden - NwVennep	Vervalt; vervangen door (8) en (9)
250	Leiden - Keukenhof	Blijft
90	Den Haag - Lisse	Blijft
361	N'wijk - Schiphol	Vervalt; vervangen door (9) en (3)
854	Leiden - Keukenhof	Halvering in spitsen (dienst 2 maanden)
858	Schiphol - K'hof	Halvering in spitsen (dienst 2 maanden)

Buslijn 50 verbindt Leiden Centraal en Haarlem Station en verbindt daarmee de tussen liggende woonkernen. Voor forenzen is de bus te langzaam. Omdat er alternatieven zijn, lijkt het redelijk om de frequenties te verlagen. Lijn 361 wordt ingekort en toegespitst op de aansluiting op Station Nieuw Vennep; dit resulteert in stationslijn 8. De reis Noordwijk-Schiphol gaat veel sneller via stationsbus 3 naar Leiden met overstap op de trein naar Schiphol. Een optie is om stationslijn 5 vanuit Noordwijkerhout te verlengen naar Station Hillegom om zo ook te voorzien in de verbindende functie van de huidige lijn 57.

Is de voorgestelde opzet financieel te exploiteren? Als beoordelingsmaat voor de te verlenen subsidies geldt het *dienstregelingsuur*; afgekort *dru*. In de studie *Kostenkengetallen regionaal openbaar vervoer 2015*, meldt het CROW dat die voor het vervoer met de standaard bus uitkwamen op €85 tot €115, of wel gemiddeld ongeveer €108 per *dru*. Met enig rekenwerk is een indicatie voor de te produceren *dru*'s per klokuur af te leiden uit de data van Tableau 4, Tableau 10 en Tableau 12. Voor het huidige busvervoer in Duin- en Bollenstreek tijdens de spits komt dat uit op 50 *dru* per klokuur en 46 *dru* per klokuur in de voorgestelde opzet. Voor de daluren moet het voorgestelde busvervoer 42 *dru* per klokuur produceren, maar die worden dan wel iets anders ingezet dan tijdens de spitsen.

Meer met OV en minder met de auto: Noordwijk

Kan het openbaar vervoer in de vernieuwde opzet inderdaad concurreren met het gebruik van de eigen auto? De reisbehoeften zijn slecht af te leiden uit de gerealiseerde reisvolumes. Immers die zijn sterk afhankelijk van de aangeboden diensten. Zijn die slecht, dan zal ook de vraag laag zijn of zelfs geheel ontbreken. Vervoerskundigen gebruiken daarom het *discrete choice logit model* om zicht krijgen op de mate waarin reizigers kiezen voor de auto of voor openbaar vervoer. Zo is Tableau 13 tot stand gekomen. In de tabel is reizen volgens het P+R concept niet meegenomen, maar dat blijft natuurlijk wel een goede optie, bijvoorbeeld voor wie s' avonds op stap wil naar een van de steden.

Tableau 13: Keuze auto versus OV voor woon-werkreizen

Vanuit Noordwijk Lindenplein, naar:	afzonderlijk		integraal	
	huidig auto OV	nieuw auto OV	huidig auto OV	nieuw auto OV
Amsterdam CS	88% 12%	68% 32%	14% 2%	12% 5%
Haarlem Station	85% 15%	57% 43%	4% 1%	3% 3%
Leiden Station	83% 17%	70% 30%	14% 3%	12% 5%
Den Haag CS	81% 19%	73% 27%	20% 5%	18% 7%
Rijswijk Station	81% 19%	74% 26%	1% 0%	1% 0%
Delft Station	78% 22%	68% 32%	2% 0%	1% 1%
Rotterdam CS	85% 15%	80% 20%	8% 1%	7% 2%
Schiphol Station	91% 9%	85% 15%	14% 1%	12% 2%
A'dam Zuid	90% 10%	83% 17%	7% 1%	6% 1%
Woerden Station	86% 14%	82% 18%	0% 0%	0% 0%
Utrecht CS	90% 10%	85% 15%	2% 0%	2% 0%
Opgeteld	-	-	86% 14%	74% 26%

Voor het 'discomfort' van het OV is 5 minuten gerekend, 5 minuten is gerekend voor wachten en 15 minuten voor het bereiken van de bestemming vanuit het station van aankomst. Voor de reis met de auto is 10 minuten vertraging gerekend, 5 minuten voor parkeren op de plaats van bestemming en 5 minuten 'discomfort' parkeren. Overigens, nader onderzoek is wenselijk.

De dominante factor in het rekenmodel is de 'subjectieve reistijd'. Dat is de reistijd die gecorrigeerd is met enkele subjectieve factoren. Zo moet elke extra overstap 'beboet' worden met (zeg) 5 minuten extra 'reistijd'. Ook het 'discomfort' van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto heeft subjectieve prijs van (zeg) 5 minuten, maar ook het 'discomfort' van (zeg) 5 minuten voor het vinden van een parkeerplaats. Het model brengt het effect van de verschillen in subjectieve reistijden tot uitdrukking.

Tableau 13 geeft de resultaten corresponderend met het huidige openbaar vervoer versus het hier voorgestelde. De eerste twee kolommen geven de verdeling tussen auto en openbaar vervoer voor de verschillende bestemmingen afzonderlijk. De laatste twee kolommen geven de verdeling tussen auto en openbaar vervoer in combinatie met de keuze van de bestemming. Of anders gezegd: je kiest een baan in een bepaalde omgeving in combinatie met de vervoerswijze. Die keuze is dus afhankelijk van de 'aantrekkingskracht' van die omgeving. Die aantrekkelijkheid is van veel factoren afhankelijk, maar de dominante factor is het aantal arbeidsplaatsen in combinatie met de reistijd om die plaats te bereiken.

Tableau 13 is een quick scan en pretendeert niet meer te zijn dan een hulpmiddel om zicht te krijgen op de verschuiving van het gebruik van de auto versus die van het openbaar vervoer, voortkomend uit de voorgestelde opzet. De conclusie is wel dat dit snellere openbaar vervoer tijdens de spits zal leiden tot bijna een verdubbeling met een dienovereenkomstige vermindering van het gebruik van de auto. Dit is ook gunstig voor de exploitatie van het reizigersvervoer per bus.

Een typisch Noordwijks fenomeen is het uitbundige strandbezoek tijdens een betrekkelijk klein aantal stranddagen. Daarnaast blijft het strand recreatief aantrekkelijk gedurende een lange zomerse periode. De auto is sterk in trek. Op topdagen is er onvoldoende ruimte om te parkeren. De snellere toegang met de voorgestelde stationsbussen via de stations Voorhout en Leiden biedt een alternatief voor de auto en zal ook enige verlichting van de parkeerdruk geven. Dit is te bevorderen door op topdagen de busrit naar en terug van het strand kosteloos aan te bieden en dit nadrukkelijk te promoten. Dit zou een welkome uitbreiding zijn van de huidige kosteloze Strandpendel. Ook de bereikbaarheid van de Langevelderslag bij Noordwijkerhout zou op die manier te verbeteren zijn. Overigens, ook het bezoek per fiets vanuit Duin- en Bollenstreek is belangrijk en zou beter gefaciliteerd moeten worden.

Een gratis strandpendel komt ten laste van de gemeente. Is dit te verantwoorden? Het alternatief is om meer kostbare parkeerplaatsen bouwen. Of dit realistisch is valt te betwijfelen. De te verwachten lage bezettingsgraad in relatie met de kosten voor beheer, toezicht, onderhoud, afschrijving en rente impliceren dat een investering van meer dan 20.000 euro per parkeerplaats alleen te exploiteren valt met forse doorlopende subsidies. Maar de aanleg zal waarschijnlijk meer kosten. Ter vergelijking: de Leidse parkeergarage aan de Morspoort kostte ongeveer 12.000 euro per plaats en die op de Lammermarkt 60.000 euro. Maatregelen zijn nodig, maar sneller openbaar vervoer naar het strand zal helpen. Er komt een argument om de auto thuis te laten of te gebruiken als P+R pendel.

OV voor Lisse, Noordwijkerhout en Katwijk

De dichtstbijzijnde stations voor Noordwijkerhout zijn die te Voorhout, Sassenheim en Hillegom. Opvallend zijn de lange busritten met vele tussenhaltes die duidelijk niet primair bedoeld zijn om de stations effectief te ontsluiten. De busrit naar Station Voorhout over 7 km telt 11 tussen haltes en duurt 22 minuten; met de auto gaat het in 10 minuten. De busrit naar Station Sassenheim is ook geen feest: 13 tussenstops en 39 minuten reistijd. Met de auto gaat het in 11 minuten. Eigenlijk verkeert Noordwijkerhout vanuit het gezichtspunt van openbaar vervoer in een geïsoleerde positie: de reis naar de stations Amsterdam, Haarlem, Leiden, Den Haag en Schiphol duren nu respectievelijk 63, 44, 50, 64 en 61 minuten; veel te lang om te forenzen met openbaar vervoer. Met gerichte busverbindingen en de doorlopende trein tot Amsterdam zou dat 45, 30, 25, 44 en 44 minuten worden. De soortgelijke berekening als gedaan voor Noordwijk komt uit op verdrievoudiging van het openbaar vervoer. Overigens, P+R vanuit Station Hillegom en vanuit Station Sassenheim zijn goede opties. De effectieve reistijden worden dan nog eens vijf minuten korter.

De busverbindingen vanuit Lisse zijn curieus. Pendelbussen zonder tussenstops verbinden Keukenhof met Leiden Station en Schiphol Station; de reistijden zijn 30 en 32 minuten. Lisse is omgeven door de treinstations Sassenheim, Nieuw Vennep, Voorhout en Hillegom en Schiphol. De reistijd naar Voorhout Station duurt 50 minuten, terwijl de auto er 15 minuten over doet. Die verbinding is niet echt te verbeteren. De verbindingen naar Station Nieuw Vennep en Station Hillegom zijn dat wel en dat is goed

voor de forenzen. Volgens het gehanteerde rekenmodel leiden de verbeteringen tot bijna een verdubbeling van het openbaar vervoer.

Als woonplaatsen met een 'eigen' station zijn de verbeteringen voor Voorhout en Hillegom zijn bescheiden. De doorlopende trein naar Amsterdam Centraal helpt en voor Hillegom helpt ook de snellere verbinding met Station Nieuw Vennep. Volgens de berekeningen zal ook hier het aandeel van het openbaar vervoer toenemen, maar wel bescheiden. Voor Katwijk zijn pendeldiensten met Leiden Centraal ingericht. Door het aantal tussen haltes te verminderen worden de reistijden ongeveer vijf minuten korter. Voor de richting Haarlem en Amsterdam is P+R via Station Hillegom een goede optie.

Appreciatie van openbaar vervoer

Voor velen is de eigen auto is het favoriete vervoersmiddel. Het is vervoersgereedschap dat altijd ter beschikking staat. Ook de fiets past in deze categorie, maar haar actieradius is voor veel doeleinden te beperkt. De beschikbaarheid van de auto als vervoersgereedschap wordt voor dagelijks gebruik vooral bedreigd door het gebrek aan lokale parkeerruimte. Autobezitters, winkel exploiterende ondernemers en de horeca weten de lokale politiek wel te vinden. Openbaar vervoer valt echter emotioneel in een andere categorie: het wordt ervaren als natuurverschijnsel waarop men zich moet aanpassen. Bovendien overstijgt openbaar vervoer de gemeentelijke grenzen en daarmee ook gemeentelijke bevoegdheden. De gemeentelijke bestuurder kan er nauwelijks mee scoren. Inspectie over de gemeentelijke besluitvorming leert dat discussies vooral gaan over al dan niet eenrichting verkeer en over parkeren. Openbaar vervoer komt er nauwelijks aan de orde.

Dit betekent ook dat een herinrichting van lokaal openbaar vervoer op provinciaal niveau moet plaatsvinden. Openbaar vervoer dat de provinciale grenzen overschrijdt verdient bijzondere aandacht. Dat is bijvoorbeeld het geval bij de provinciale grens tussen enerzijds Noordwijkerhout, Hillegom en Lisse en anderzijds Vogelenzang, Bennebroek en Haarlemmermeer.

Een ander probleem doet zich voor in de tegenstelling van belangen tussen de exploitanten van busdiensten en de exploitant van de treinen. De eersten willen vooral reizigerskilometers maken. Het scoort niet om reiziger zonder omwegen naar de trein te brengen en daar uit te wuiven. In tegendeel: slechte coördinatie met aankomende en vertrekkende treinen kan de vraag naar busvervoer over langere afstanden juist bevorderen. Hoe is dit te doorbreken? Een optie is om de sprinterdienst tussen Den Haag en Amsterdam via Leiden en Haarlem integraal met het aansluitende busvervoer aan een enkele partij uit te besteden, maar dat is op de drukke spoorlijnen niet goed te realiseren. Het alternatief is om de eis tot coördinatie contactueel vast te leggen.

In kort bestek

De automobiliteit in de Randstad loopt hoe langer hoe meer vast. Dit heeft ook negatieve gevolgen voor Duin- en Bollenstreek, vooral voor forenzen die tussen de streek en de stedelijke zone Amsterdam, Schiphol, Leiden, Den Haag en Delft pendelen. Korte reistijden zijn de kritieke succesfactor voor het openbaar vervoer ten opzichte van de auto. Het huidige openbaar vervoer in Duin- en Bollenstreek schiet daarin tekort. Lange, soms slingerende buslijnen met veel haltes zijn te langzaam om forenzen behoorlijk te kunnen bedienen.

Kenmerkend voor infrastructuur van Duin- en Bollenstreek zijn de twee spoorlijnen: een tussen Den Haag, Leiden, Sassenheim, Nieuw Vennep Schiphol en Amsterdam Zuid en een tussen Den Haag, Leiden, Voorhout, Hillegom, Heemstede/Aerdenhout, Haarlem en Amsterdam Centraal. De woonkernen liggen op een afstand van gemiddeld zes kilometer. Dat zijn de ideale condities om het openbaar vervoer in te richten volgens het zo genoemde visgraatmodel: korte buslijnen die gericht en afgestemd toegang geven op een snelle hoofdverbinding. Die hoofdverbinding bestaat in dit geval uit de genoem-

de spoorlijnen die moeten voorzien in een regelmatige frequentie van viermaal per uur. Op de lijn is dit bijvoorbeeld te realiseren door de sprinterdienst op te heffen, maar de intercity wel te laten stoppen in Voorhout en Hillegom. Essentieel is snelle toegankelijkheid van de desbetreffende spoorstations. Daartoe zijn drie maatregelen te nemen:

(a) De bereikbaarheid van Station Hillegom verbeteren door de toegang te verleggen naar de zeezijde van het spoor. Dit kan door van de 1-ste Loosterweg te verharderen tot aan de Beeklaan. Er is voldoende ruimte om parkeerplaatsen aan te leggen om te voorzien in een P+R-functie.

(b) De afstand tussen Station Voorhout Noordwijk voor de fiets en een busverbinding te halveren door een gericht fietspad aan te leggen en een baan voor een pendel busdienst. De geplande aanleg van de Noordelijke Randweg biedt daarvoor de mogelijkheid.

(c) Snelle, gerichte en afgestemde busverbindingen met de stations in te richten met vermindering van tussen haltes. De frequentie zal tijdens de spitsen ten minste viermaal per uur zijn en daarbuiten ten minste tweemaal per uur of meer wanneer de vraag daartoe aanleiding geeft.

In aansluiting hierop kunnen sommige huidige buslijnen komen te vervallen met uitzondering van enkele lange buslijnen door Duin- en Bollenstreek die typisch voorzien in vervoer binnen de streek zelf. Overigens, ook de treinverbinding tussen Leiden, Voorhout, Hillegom, Heemstede/Aerdenhout en Haarlem vervult die verbindende functie.

In deze opzet blijken de reistijden van het openbaar vervoer overeen te komen met die van de onbemmerd rijdende auto. De P+R via Station Sassenheim en Station Hillegom zal dit nog versterken. Ook de directe toegang met de fiets via de stations Voorhout, Hillegom en Sassenheim zijn reële opties. Uit een rekenexercitie met een gangbaar vervoerskundig rekenmodel blijkt dat de voorgestelde opzet zal leiden tot een intensiever gebruik van het openbaar vervoer: op termijn is tijdens de spits bijna op een verdubbeling te rekenen. Belangrijk is de emotionele appreciatie voor openbaar vervoer. Korte reistijden, stiptheid en een goede inhoudelijke en promotionele communicatie via internet en de smart Phone, zal het openbaar vervoer dichterbij de reiziger brengen als een persoonlijke optie om te reizen.

Deze studie is in eerste instantie tot stand gekomen vanuit D66 Noordwijk. Aanleiding was de inspraakprocedure die door Gemeente Noordwijk werd opgezet om tot een nieuwe omgevingsvisie te komen. Deze versie is nadrukkelijker opgesteld vanuit Duin- en Bollenstreek als geheel en komt met suggesties voor inrichting van het busvervoer. Het een en ander is met reizigersvereniging ROVER besproken en suggesties van hen zijn overgenomen. ROVER kan zich vinden in de versterking van de positie van de treinstations, maar niet in de daarmee samenhangende uitwerking van het stelsel van buslijnen. Zij acht verder onderzoek wenselijk. Uiteraard is alleen de auteur verantwoordelijk voor de tekst.

De auteur

prof dr ir Joseph J. M. Evers, emeritus hoogleraar TU-Delft op het gebied van operations research en logistiek. Thans werkzaam op het gebied van public operations research.

Laatste publicatie: 'Wel gemakkelijker: een heldere koers naar een effectief en stimulerend fiscaal stelsel', Uitgeverij van Praag, mei 2017 (aanbevolen!)

De tekst is vrijelijk te verspreiden en te gebruiken met vermelding van de bron.

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

U kunt van 8 januari tot en met 18 februari 2018 uw Inspraakreactie (zienswijze) indienen op de resultaten van de planstudie en het voorlopig voorkeursalternatief voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer-ansstreek, ook bekend als Duinpolderweg.

Wij stellen het op prijs als u uw zienswijze toelicht met argumenten.

Heeft u nog vragen? Mailt u deze dan naar info-duinpolderweg@noord-holland.nl.

Naam:

Organisatie:

Postadres: Huisnr:

Postcode: Plaats:

E-mailadres:

Telefoonnummer:

Datum:

Zienswijze:

Bijlage:

Bijlage:

Bijlage:

From: "Formdesk Response"
<VGvhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLn5s=response@formdesk.com>
Date: 16 Feb 2018 20:00:15 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55602442.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55602442
Status	Gereed
Aangemaakt	16-02-2018 20:00:16

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
 Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
 55602442)

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

U kunt van 8 januari tot en met 18 februari 2018 uw inspraakreactie (zienswijze) indienen op de resultaten van de planstudie en het voorlopig voorkeursalternatief voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer- en streek, ook bekend als Duinpolderweg.

Wij stellen het op prijs als u uw zienswijze toelicht met argumenten.

Heeft u nog vragen? Mailt u deze dan naar info-duinpolderweg@noord-holland.nl.

Naam:

Organisatie:

Postadres: Huisnr.

Postcode: Plaats:

E-mailadres

Telefoonnummer:

Datum

Zienswijze:

Welk alternatief er ook gerealiseerd gaat worden, gaan wij uit van het standpunt dat autoverkeer over de Bennebroekerdijk vanuit onze wijk richting Zwaanshoek langs de Ringvaart mogelijk blijft zoals thans het geval is.

In verband met woningbouw in en rondom onze wijk zouden wij graag geïnformeerd worden over de toekomstige infrastructuur, met name m.b.t. aanpassingen van de Spieringweg tussen Vijfhuizen en Zwaanshoek.

Verder verbazen wij ons erover dat er sinds de inloopdag in de Leeuwenhorst op 23 jan. jl geen nieuwsbrief verschenen is.

Bijlage

Bijlage

Bijlage

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 16 Feb 2018 19:43:36 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55602242_3565889_Zienswijze_Duinpolderweg_voorkeursvariant_door_Fietsersbond_Haarlemmermee
r.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55602242.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55602242
Status	Gereed
Aangemaakt	16-02-2018 19:43:37

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55602242)

Hoofddorp, 16 februari 2018
Betreft: Zienswijze Fietzersbond betreft
Duinpolderweg voorkeursvariant

Geachte lezer,

Inleiding

De voorgestelde voorkeursvariant voor het tracé van de Duinpolderweg beoogt een oplossing te geven voor de twee hoofddoelstellingen. Het zou dan gaan om de **bereikbaarheid** bij de oost-west pendel en de impact door verkeershinder op de **leefomgeving**.

De voorkeursvariant is echter een beschrijving geworden om alleen de auto beter te laten **doorstromen** door het toevoegen van asfalt.

Vraag aan de provincie besturen

Aan de provincie de vraag de omissie van de fiets en OV mogelijkheden mee te nemen in hun zienswijze en de besluitvorming. Tevens er op toe te zien dat de belangengroepen (zoaks BGH, Rover, Wandelnet, Fietzersbond) vroegtijdig worden betrokken bij de participatie.

Alternatieven

Om de leefomgeving in dit unieke, kostbare gebied te bewaren en verbeteren is het van belang om de impact van het auto en vrachtverkeer te verminderen. Dit is mogelijk door het verschuiven van de modal-split van auto naar OV en fiets. De eventuele groei van de mobiliteitsvraag zou ook moeten worden opgevangen door de aangeboden alternatieven.

Fiets klimaat en fiets infrastructuur

Om het fietsklimaat en luchtkwaliteit in Haarlemmermeer, Zuid-Kennemerland en de Bollenstreek te verbeteren moet gekeken worden naar het zoveel mogelijk weren van het auto- en vrachtverkeer langs de huidige Noord-Zuid routes: de Ringdijk, N208 en N206.

Het verleiden om het auto- en vrachtverkeer vanaf de N208, via meer bruggen over de Ringvaart, naar de N205 te sturen is een goede zaak.

Deze bruggen moeten dan ook voorzien worden van fietspaden om fietsroutes mogelijk te maken. Hiermee wordt de barrièrewerking van de Ringvaart voor het oost-west fietsverkeer teruggedrongen.

OV zuid

In bijlage 24 wordt ingegaan op het OV. Buiten het doortrekken van de HOV lijn van Nieuw-Vennep naar Noordwijk via Lissbroek/Lisse komt er geen nieuwe oost-west verbinding als alternatief voor het oost-west autoverkeer.

Volgens de gegevens van CBS woont 60% van de werknemers binnen 15 km van hun werk. Dit geeft een uitdaging om de automobiliteit om te buigen naar de actieve mobiliteit of het OV. Hemelsbreed van Schiphol Centrum is 15 km een cirkel te trekken rond Zandvoort, Spaarndam, Amsterdam Centrum, Mijdrecht, Roelofarendsveen en Keukenhof.

OV noord

De visie om het zuiden van Heemstede en Zuid Kennemerland rechtstreeks via een HOV bus verbinding of lichtrail (vanaf station Heemstede?) te ontsluiten naar het knooppunt Schiphol (of Hoofddorp als verlichting van Schiphol) ontbreekt.

Het inrichten van fiets P&R punten langs deze nieuwe OV lijn kan het OV vervoer concentreren en het autogebruik terugdringen. Langs deze route een doorfietsroute (fietssnelweg) aan leggen kan de mensen verleiden te werken aan hun gezondheid door deze afstanden af te leggen door zelf te bewegen met de fiets of E-bike.

De ruimte voor deze verbinding in de Haarlemmermeer zou gevonden kunnen worden door deze via de nieuwe Bennebroekerweg te laten lopen in plaats van de uitbreiding naar de 2x2 rijbanen. Daarna via de Spoorlaan naar Hoofddorp station. Onderzoek moet uitwijzen of dan ook de uitbreiding nodig is naar 2*2 voor de nieuwe Bennebroekerweg tussen de Spoorlaan en de A4 en of daarmee de vervanging van het spoorviaduct over de Bennebroekerweg overbodig kan worden.

Keukenhof

Tijdens de opening in het voorjaar is de leefbaarheid in de dubbeldorpen langs de Ringvaart zeer slecht door het grote aanbod van automobilititeit dat zich een weg baant naar de Keukenhof. Dit kan worden opgelost door een groot parkeerterrein naast de A4/N205. Vandaaruit een frequente pendel naar de Keukenhof met een eigen brug over de Ringvaart (met extra fietspad!). Buiten het Keukenhof seizoen kan dit parkeer terrein worden gebruikt als P&R naar Schiphol en Amsterdam met HOV of lichtrail via de Spoorlaan naar Hoofddorp.

Meer kansen voor de actieve mobiliteit in de voorkeurs variant:

- Door het inzetten van de fietsparkeer voorzieningen bij SKWA ontstaat een goed fiets P&R punt voor Zwaanshoek, Floriande en Bennebroek voor een HOV verbinding naar Schiphol.
(Wel dan even de HOV bus erlangs laten rijden)
- De nieuwe Ringvaart brug naar de N205 mist een fietspad als schakel tussen Nieuw-Vennep en de Weerlaan in Hillegom.
- Een fietspad, langs de N207 over de Ringvaart, om de P&R van het OV naar Schiphol te ontsluiten vanuit de Bollenstreek, ontbreekt.
- Het aansluiten van de Nieuwe Bennebroekerweg op de A4 zal de fietsverbinding naar Rijsenhout kruisen. Een fietstunnel aldaar zal de wederzijdse hinder voorkomen.
- De nieuwe brug bij Lisserbroek-zuid over de Ringvaart ook voorzien van een fietspad zodat de inwoners van de nieuwe wijk in Lisserbroek-zuid een snelle fietsverbinding hebben naar een OV knooppunt in Lisse.

Bedreigingen voor de actieve mobiliteit in de voorkeurs variant:

- De noodzakelijke rondweg bij Zwaanshoek geeft nogal wat interactie met het doorgaande fietsverkeer. Aandachtspunten: Langere wachttijden bij de VRI op de Ringdijk, Kruising met Hanepoel, Spieringweg (30km/u, rode fietsstroken, langsparkeren). Zijn de 3 drempels op de Spieringweg wel 30 km/u drempels?
De gekozen locatie voor de noodzakelijke rondweg komt voor nadere evaluatie in aanmerking.

- Door het rechte trekken van de bocht van de N205 is het fietsknooppunt vlak bij de fietsbrug over de N205 niet meer beschikbaar. Graag een oplossing hiervoor.
- Lisse en Lissebroek ontsluiten naar de A44 is een goede zaak om de druk op de secundaire wegen (dus het leefklimaat) te verminderen. Duidelijkheid is gewenst hoe rekening wordt gehouden met de drukke fietsroute op de Hoofdweg westzijde.

Andere maatregelen om het vastlopen van de automobiliteit te voorkomen. (ontleend aan de MIRT NOWA studie)

1. Doorgaand Noord-Zuid verkeer in de Bollenstreek te ontmoedigen. B.v. alle wegen terug naar 50 of 30 km/u.
2. Fiets infrastructuur Floriande-Heemstede verbeteren (Zowel via Cruquius als via Zwaanshoek).
3. Fietsinfrastructuur langs N208 opwaarderen naar doorfietsroute of snelfietsroute.
4. Emissie loos (H)OV. Bv. lightrail langs N206 / N208.
5. Met spoed doortrekken HOV zuidtak van Nieuw-Vennep naar Noordwijk. (met een fietsverbinding over de Ringvaart).
6. Verbetering van P&R faciliteiten voor fietsen.
 - a. Het goed bereikbaar maken voor de fiets (Fietspad langs de N207 over de Ringvaart) van de P&R ten zuiden van Nieuw-Vennep voor de HOV lijn naar Schiphol.
 - b. Alle OV knooppunten in het gebied tussen Heemstede, Hoofddorp en Leiden nalopen op goede fietsbereikbaarheid en fietsparkeervoorzieningen vanuit alle woonkernen.
7. Stimulering project fietsen bv Ring-Ring app.
8. Belasting voordeel (e) fiets aanschaf.



Provincie
Noord-Holland

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = Invoer verplicht

Refentie/zaaknummer

U kunt van 8 januari tot en met 18 februari 2018 uw inspraakreactie (zienswijze) indienen op de resultaten van de planstudie en het voorlopig voorkeursalternatief voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek Duinpolderweg.

U stelt het op prijs als u uw zienswijze toelicht met argumenten.

Heeft u nog vragen? Mailt u deze dan naar info-duinpolderweg@noord-holland.nl.

Naam:	Han van der Ploeg		
Organisatie:	Fietzersbond Haarlemmermeer		
Postadres:	Schweitzerstraat	Huisnr.	112
Postcode:	2131 RJ	Plaats:	Hoofddorp
E-mailadres	fietshan@xs4all.nl		
Telefoonnummer:	(06) 40 22 60 68		
Datum	16-02-2018		
Zienswijze:	Zie de bijlage voor het hele verhaal		
Bijlage	55602242_3565889_Zienswijze_Duinpolderweg_voorkeursvariant_door_Fietzersbond_Haarien		
Bijlage			
Bijlage			

From: "Formdesk Response"
<VGvhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLn5s=response@formdesk.com>
Date: 16 Feb 2018 17:43:35 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: 55600594_3565754_17KWA-HIL.01.cor.04_nh.pdf,55600594_3565755_17KWA-HIL.01.cor.06_zh.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55600594.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55600594
Status	Gereed
Aangemaakt	16-02-2018 17:43:34

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer: 55600594)

Provincie Noord Holland
Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Betreft : Duinpolderweg inspraak
Datum : 16 februari 2018
Referentie : 17KWA-HIL.01.cor.04

Geacht GS en PS,

Namens de in deze brief onder benoemde organisaties reageren wij op het besluit van de Provincie Zuid-Holland en Noord-Holland ten aanzien van de Duinpolderweg.

In december 2017 hebben de provincies Noord- en Zuid-Holland een tracé vastgesteld voor de Duinpolderweg. Dit tracé loopt dwars door het bedrijfsterrein Weerestein. Onderstaand een impressie van de beoogde weg. De weg krijgt ter plaatse van de N208 mogelijk een viaduct met behoorlijke taluds aan weersijden om de weg te laten stijgen. Dit talud doorsnijdt het bedrijfsterrein en zal impact hebben op de bereikbaarheid van percelen; de wegen kunnen met het talud en de Duinpolderweg immers niet blijven zoals het nu is.



Onderstaande partijen verwonderen zich over de besluitvorming en consequenties daarvan:

- er is geen participatie geweest met alle eigenaren over wiens grond het tracé gaat of die te maken krijgen met de gevolgen daarvan. Dat is heel vreemd;
- een aantal partijen waaronder Woonstichting Stek en Van der Kwaak Holding en haar dochtermaatschappijen is reeds lange tijd in overleg met de Gemeente Hillegom over het masterplan voor het bedrijfsterrein Weerestein te Hillegom. Dit masterplan is in 2013 vastgesteld en maakt onder meer woningbouw mogelijk. Daartoe is in 2017 een intentie ondertekend. De beoogde weg maakt grote delen van het masterplan niet (meer) mogelijk;
- op hoofdlijnen hebben wij de volgende bezwaren tegen de voorgenomen besluitvorming:
 - de Noordzijde wordt als (woon)wijk geïsoleerd van de rest van het dorp;
 - de druk en mogelijk hoog liggende weg geeft veel lawaai en fijn stof;
 - de bereikbaarheid van het terrein is onzeker (hoe maak je nog lokale wegen als er een talud komt?);
 - sloop van een behoorlijk aantal gebouwen is vereist; dit betekent veel schade en is niet duurzaam;
 - de tracé keuze maakt het maken van plannen op de locatie voor de komende jaren onmogelijk. De grondeigenaren kunnen geen plannen meer maken: de locatie zit op slot en verkoop zal niet goed mogelijk zijn en/of waardedaling zal optreden.

Ook de Gemeente Hillegom is geen voorstander van het gekozen tracé. Derhalve zijn partijen tegen het voorgenomen tracé.

Graag treden wij in overleg voor een andere tracékeuze.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted] Amsterdam

Namens:

- Woonstichting Stek / Hillegom
- Van der Kwaak Holding en haar dochtermaatschappijen / Hillegom
- Rodon International B.V. / Hillegom
- ERKA Beheer B.V. / Hillegom
- Sportmassage Mutua Fides / Hillegom
- Rhenus B.V. / Amsterdam en Hillegom

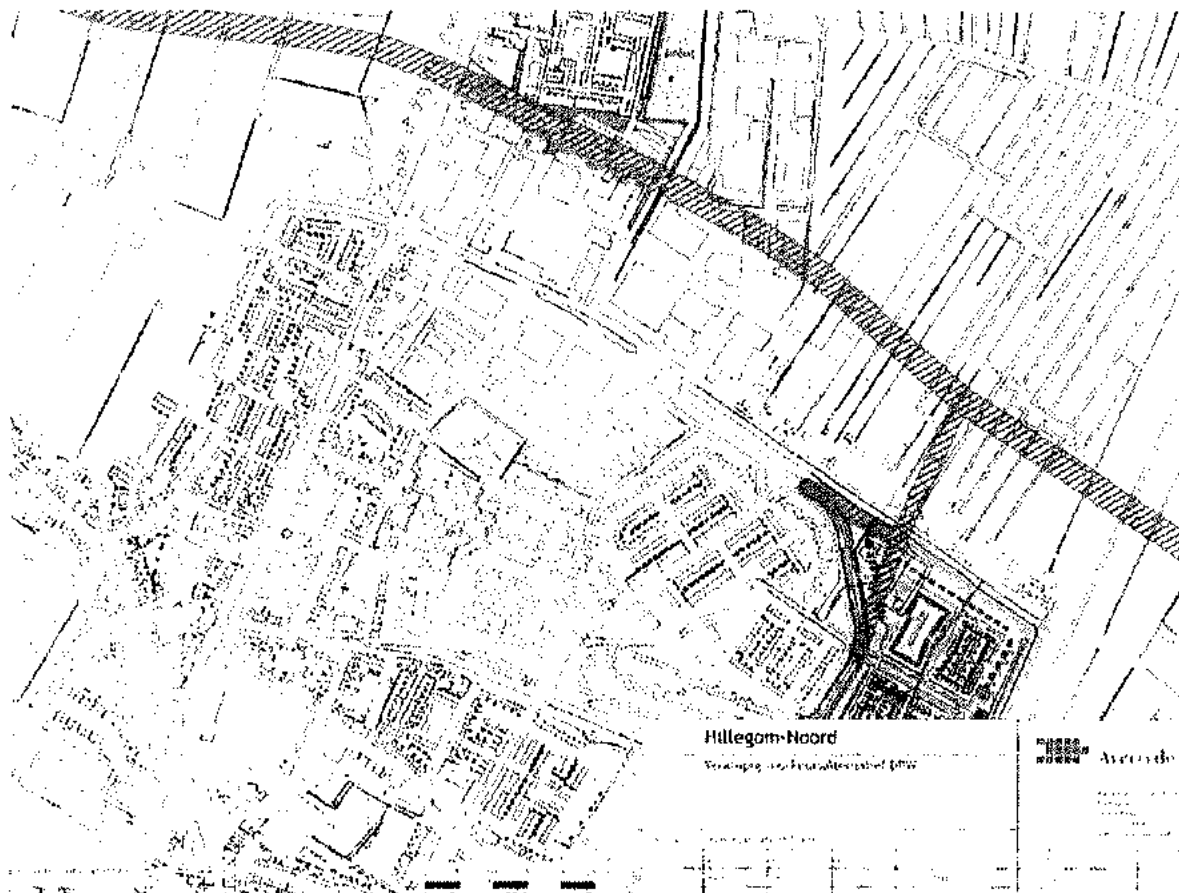
Provincie Zuid Holland
Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

Betreft : Duinpolderweg inspraak
Datum : 16 februari 2018
Referentie : 17KWA-HIL.01.cor.06

Geacht GS en PS,

Namens de in deze brief onder benoemde organisaties reageren wij op het besluit van de Provincie Zuid-Holland en Noord-Holland ten aanzien van de Duinpolderweg.

In december 2017 hebben de provincies Noord- en Zuid-Holland een tracé vastgesteld voor de Duinpolderweg. Dit tracé loopt dwars door het bedrijfsterrein Weerestein. Onderstaand een impressie van de beoogde weg. De weg krijgt ter plaatse van de N208 mogelijk een viaduct met behoorlijke taluds aan weersijden om de weg te laten stijgen. Dit talud doorsnijdt het bedrijfsterrein en zal impact hebben op de bereikbaarheid van percelen; de wegen kunnen met het talud en de Duinpolderweg immers niet blijven zoals het nu is.



Onderstaande partijen verwonderen zich over de besluitvorming en consequenties daarvan:

- er is geen participatie geweest met alle eigenaren over wiens grond het tracé gaat of die te maken krijgen met de gevolgen daarvan. Dat is heel vreemd;
- een aantal partijen waaronder Woonstichting Stek en Van der Kwaak Holding en haar dochtermaatschappijen is reeds lange tijd in overleg met de Gemeente Hillegom over het masterplan voor het bedrijfsterrein Weerestein te Hillegom. Dit masterplan is in 2013 vastgesteld en maakt onder meer woningbouw mogelijk. Daartoe is in 2017 een intentie ondertekend. De beoogde weg maakt grote delen van het masterplan niet (meer) mogelijk;
- op hoofdlijnen hebben wij de volgende bezwaren tegen de voorgenomen besluitvorming:
 - de Noordzijde wordt als (woon)wijk geïsoleerd van de rest van het dorp;
 - de druk en mogelijk hoog liggende weg geeft veel lawaai en fijn stof;
 - de bereikbaarheid van het terrein is onzeker (hoe maak je nog lokale wegen als er een talud komt?);
 - sloop van een behoorlijk aantal gebouwen is vereist: dit betekent veel schade en is niet duurzaam;
 - de tracé keuze maakt het maken van plannen op de locatie voor de komende jaren onmogelijk. De grondeigenaren kunnen geen plannen meer maken: de locatie zit op slot en verkoop zal niet goed mogelijk zijn en/of waardedaling zal optreden.

Ook de Gemeente Hillegom is geen voorstander van het gekozen tracé. Derhalve zijn partijen tegen het voorgenomen tracé.

Graag treden wij in overleg voor een andere tracékeuze.

Met vriendelijke groet,



Amsterdam

Namens:

- Woonstichting Stek / Hillegom
- Van der Kwaak Holding en haar dochtermaatschappijen / Hillegom
- Rodon International B.V. / Hillegom
- ERKA Beheer B.V. / Hillegom
- Sportmassage Mutua Fides / Hillegom
- Rhenus B.V. / Amsterdam en Hillegom

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

U kunt van 8 januari tot en met 18 februari 2018 uw inspraakreactie (zienswijze) indienen op de resultaten van de planstudie en het voorlopig voorkeursalternatief voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer-IJ-streek, ook bekend als Duinpolderweg.

Wij stellen het op prijs als u uw zienswijze toelicht met argumenten.

Heeft u nog vragen? Mailt u deze dan naar info-duinpolderweg@noord-holland.nl.

Naam:		
Organisatie:		
Postadres:		Huisnr.
Postcode:		Plaats: Amsterdam
E-mailadres		
Telefoonnummer:		
Datum	16-02-2018	
Zienswijze:	Zie bijgaande brief.	
E je	55600594_3565754_17KWA-HIL.01.cor.04_nh.pdf	
Bijlage	55600594_3565755_17KWA-HIL.01.cor.06_zh.pdf	
Bijlage		

322

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLn5s=response@formdesk.com>
Date: 16 Feb 2018 19:09:24 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
 55601909_3565849_Zienswijze_Duinpolderweg_Van_der_Kwaak_Hillegom.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55601909.pdf

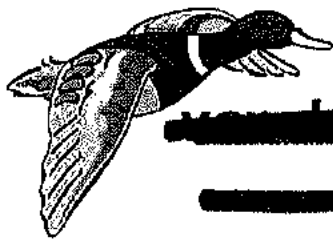
Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55601909
Status	Gereed
Aangemaakt	16-02-2018 19:09:25

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED]
 (Formdesknummer: 55601909)



Van der Kwaak & Zn B.V.
[Redacted address line]
[Redacted address line]

[Redacted]
[Redacted] Hillegom
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

Aangetekend met handtekening retour

Provincie Noord-Holland

T.a.v. gedeputeerde staten

T.a.v. mevrouw R. Luchtenburg

mede t.a.v. provincie Zuid-Holland

T.a.v. gedeputeerde staten

Postbus 3007

2001 DA HAARLEM

Tevens per webformulier

Datum:

16 februari 2018

Ref.:

Betreft:

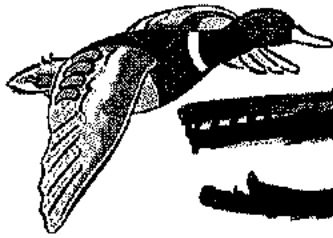
1030959 / zienswijze planstudie

Duinpolderweg

Geachte mevrouw Luchtenburg,

Namens Van der Kwaak Holding B.V. en haar dochtermaatschappijen Beheermaatschappij J. van der Kwaak & Zn B.V. en Van der Kwaak Op- en Overslag B.V., met correspondentieadres Pastoorslaan 1 te Hillegom en qua locatie gelegen aan de Horst ten Daallaan 3 te Hillegom, (hierna: 'Van der Kwaak c.s.'), maken wij bezwaar aan tegen het voorkeurstracé van de Duinpolderweg, zoals deze momenteel ter inzage ligt. Tevens doe ik u hierbij zienswijzen toekomen met betrekking tot de planstudie Duinpolderweg (milieueffectrapportage ('MER') Duinpolderweg van 10 november 2017 ('Hoofdrapport MER'), de daarbij behorende stukken (de samenvatting, de deelrapporten, het landbouweffectrapport, de economische effectrapportage ('EER'), de maatschappelijke kosten baten analyse ('MKBA'), de gevoeligheidsanalyses en de schetsontwerpen), het voorlopige voorkeursalternatief ('VVA') c.q. concept-besluit voorkeursalternatief en de Nota voorlopig voorkeursalternatief ('Nota VVA')).

Deze zienswijzen zijn mede gericht t.a.v. (gedeputeerde staten van) de provincie Zuid-Holland (mede-initiatiefnemer van het project Duinpolderweg).



[Redacted]
[Redacted] Hillegom

[Redacted] 5

[Redacted] 2

[Redacted]

Bezwaren /zienswijzen

Van der Kwaak c.s. hebben de volgende zienswijzen:

ALGEMEEN

Masterplan Hillegom Noord

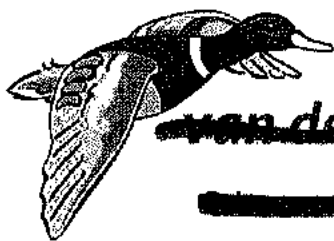
1. Het voorkeustracé Duinpolderweg is gepositioneerd op onder andere het terrein van Van der Kwaak cs en daarmee ook midden in het gebied wat behoort tot Masterplan Hillegom Noord. Dit Masterplan is op 11 juli 2013 vastgesteld door de Raad van Gemeente Hillegom, met de intentie woningbouw te realiseren. We zijn reeds jarenlang bezig met dit traject en op 1 juni 2017 is er intentieovereenkomst getekend met de Gemeente en partijen, waaronder bezwaarmaker om geld en energie te steken in de uitwerking van genoemd Masterplan. Hiertoe is een stedenbouwkundig bureau aangesteld, zijn er onderzoeken gedaan en is er een projectgroep opgezet met de Gemeente. Het plaatsen van de Duinpolderweg midden in dit Masterplan gebied haalt direct een streep door het gehele plan en schaadt de ontwikkeling van onze woningbouw en toekomstmogelijkheden van onze overige gronddelen gelegen naast het voorkeustracé (VVA). Het VVA scheidt woningen gelegen aan de Noord kant van de rest van Hillegom. Ook zullen de milieuvervuilende aspecten en fijnstof van de weg nadelig effect hebben op de woonkwaliteit. Gezien bovenstaand bestaand traject / Masterplan verbaast het ons dat nooit overleg met ons is geweest.

SPECIFIEK

Bedrijventerrein Weerestein

2. Daarnaast zijn Van der Kwaak c.s. 1. gevestigd op het bedrijventerrein Weerestein (Horst ten Daal) in Hillegom. Zij hebben daar bedrijven en/of bedrijfsgebouwen. Op basis van het VVA zal de Duinpolderweg door het bedrijventerrein lopen. Het VVA zal nog concreet uitgewerkt moeten worden, maar duidelijk is dat veel van de gevestigde bedrijven zullen moeten verdwijnen ten gevolge van de aanleg van de Duinpolderweg. Op pagina 22 van het Hoofdrapport MER wordt dat ook met zoveel woorden vermeld: "Bij het alternatief Zuid ontstaat wel een directe opgave voor de herstructurering van het bedrijventerrein Weerestein." Alternatief ('variant') Zuid ligt grotendeels ten grondslag aan het VVA.

3. Het gevolg is dan ook sloop van een groot aantal bedrijfsgebouwen en verplaatsing van bedrijven. Dit brengt veel schade met zich mee en is niet duurzaam. Het leidt ook tot veel onzekerheid voor de bedrijven. Zij gaan hiermee een onzekere toekomst tegemoet. Die onzekerheid staat in de weg aan investeringen, onderhoud en groei. Onduidelijk is in hoeverre de kosten van herstructurering en de negatieve economische impact ten gevolge van de ontstane onzekerheid bij het VVA en/of bij de kosten-batenanalyse voor het project Duinpolderweg zijn meegewogen.



van der Kwaak

Hillegom

2

3. In paragraaf 0.7 van het Hoofdrapport MER ('Economische effecten, maatschappelijke kosten en baten') wordt niet gesproken over de kosten van herstructurering van Weerestein. En ook in de EER wordt daar niet over gesproken. Op pagina 57 van de EER wordt enkel gesteld dat Weerestein gebaat zou zijn bij een goede oost-westverbinding. Over kosten van herontwikkeling en herstructurering wordt niet gesproken. Van der Kwaak c.s. menen dan ook dat de planstudie op dit punt niet goed is onderbouwd.

Ruimtelijke ordening

4. Het VVA zal een belangrijke barrière gaan vormen in Hillegom. De Duinpolderweg zal een deel van de wijk (bedrijventerrein Weerestein) isoleren van de rest van de bebouwde kom van Hillegom. Dat is nadelig en onveilig voor de mensen die op Weerestein werken. En ook zal de toeloop vanuit Hillegom naar het bedrijventerrein stagneren. Dat leidt eveneens tot economische schade.

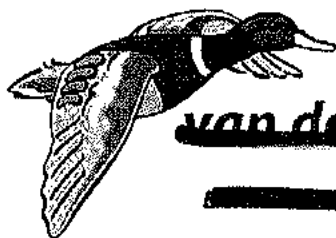
5. Het VVA betekent ook dat een drukke verkeersader door Hillegom zal gaan lopen. Uit de Nota VVA blijkt niet waarom op dit punt niet is gekozen voor de variant Midden (of vergelijkbaar), waarbij het bedrijventerrein en het dorp Hillegom worden ontzien.

Het VVA als combinatie van alternatieven

6. Het VVA is een samenstelling van delen van de 7 varianten die in de planstudie zijn onderzocht. Van der Kwaak c.s. menen dat het (juridisch) niet mogelijk is om delen van onderzochte varianten te combineren op de wijze waarop dat nu is gedaan.

7. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau ('NRD') van de provincie Zuid-Holland van december 2013 wordt weliswaar gesproken over drie secties die alle afzonderlijke alternatieven kennen, maar het (voor)onderzoek daarvan heeft uiteindelijk geresulteerd in de vaststelling van 7 in de planstudie te onderzoeken varianten. Provinciale staten hebben op 12 oktober 2016 nadrukkelijk ingestemd met het planonderzoek naar die 7 varianten. Bij die instemming was er geen sprake van dat het VVA een samenstelling zou gaan worden van deze varianten. In die zin beantwoordt het VVA niet aan de (m.e.r.-onderzoeks)opdracht van provinciale staten.

8. Het VVA is door zijn samengestelde karakter in wezen een '8ste variant+'. Deze is als zodanig geen voorwerp van onderzoek geweest in de planstudie. De samenstellende delen zijn evenmin afzonderlijk voorwerp geweest van onderzoek in de planstudie. Enkel de 7 varianten in hun geheel zijn dat geweest. Door



van der Knaak

_____ B.V.

_____ Hillegom

Tel. 0182-200465

E-mail: info@vanderknaak.nl

BTW 061601001

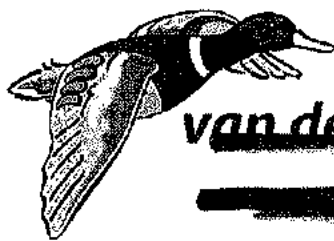
het opbreken van de 7 varianten in kleine onderdelen, en het vervolgens uit die onderdelen weer opbouwen van een nieuwe - samengestelde en omvangrijkere - variant, is volstrekt onduidelijk wat de gevolgen van deze nieuwe variant zijn.

Dat de Commissie voor de milieueffectrapportage ('Commissie m.e.r.') in haar Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport van 31 juli 2013 ('Advies R&D') op pagina 8 stelt dat deeltracés kunnen worden afgewogen, maakt dit niet anders. Uit het Hoofdrapport MER blijkt niets omtrent een dergelijke afweging op deeltracéniveau. In de deelrapporten worden per variant weliswaar veelal drie trajectdelen genoemd (A4 - N205, N205 - N208 en N208 - N206) maar dat zijn niet de delen waaruit het samengestelde VVA is opgebouwd. Het gevolg is dat het VVA meer omvattend is dan welke van de 7 varianten dan ook. Het kan in die zin ook worden gezien als een variant 'Zuid+' of 'Nieuwe N206+'. Dat blijkt uit de lokale verbinding tussen Weerlaan en de Duinpolderweg die van geen enkele variant deel uitmaakte en dus een toevoeging is op de onderzochte varianten. En de verbinding tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg bij Zwaanshoek is vanuit variant NOG Beter 2.0 aan Zuid dan wel Nieuwe N206 vastgeplakt. Het VVA is dan ook groter en meer omvattend dan de onderzochte 7 varianten, en als zodanig niet onderzocht in het kader van het m.e.r.-onderzoek. Van der Kwaak meent dat deze aanpak in strijd is met de wet en met de Europese (m.e.r.-)richtlijnen.

Ernstige gevolgen voor het milieu

9. Het VVA bestaat voor een belangrijk deel uit onderdelen van variant Zuid. Daarmee wordt gekozen voor een variant die zeer nadelige gevolgen voor het milieu heeft. In de Nota VVA wordt dat op pagina 32 met zoveel woorden erkend: "Hier staat tegenover, dat beide alternatieven [Zuid en Midden, red.] aanzienlijke consequenties voor milieueffecten hebben. Er zijn weliswaar geen showstoppers, maar op milieueffecten scoren de alternatieven negatief." Gedeputeerde staten lijken aan deze constatering echter geen enkel gevolg te verbinden. De zeer negatieve gevolgen voor het milieu worden kennelijk voor lief genomen.

10. Ook in het Hoofdrapport MER zelf worden de bijzonder negatieve effecten van variant Zuid benoemd. Op pagina 17 staat dat bij alternatief Zuid sprake is van een saldo +500 woningen (d.w.z. meer dan 500. In het geval van variant Zuid gaat het om 3.364 woningen: zie pag. 110 van het Hoofdrapport MER) die effecten zullen ondervinden van luchtvervuiling. Met betrekking tot het aspect natuur wordt op pagina 23 vermeld: "De alternatieven Midden en Zuid scoren duidelijk negatief op twee criteria, namelijk: stikstofbelasting (op N2000-gebied Kennemerland-Zuid) en het relatief grote ruimtebeslag waardoor de kans op overtreding van de Wnb (Wet natuurbescherming) groter wordt." Met betrekking tot het aspect water wordt op pagina 24 vermeld:



van der **Kwaak**

0100 0000 Hillegom

0100 0000
0100 0000
0100 0000
0100 0000

"Alternatieven Zuid (...) hebben de grootste effecten voor het onderdeel water, met (sterk) negatieve effecten voor grond- en oppervlaktewater."

11. Van der Kwaak c.s. menen dat de gedeputeerden, provinciale staten, de GGD en de Commissie m.e.r. zich hiervan in het bijzonder bewust dienen te zijn. Een keuze voor een grotendeels op variant Zuid gebaseerde samenstelling, is een keuze voor bijzonder nadelige gevolgen voor het milieu.

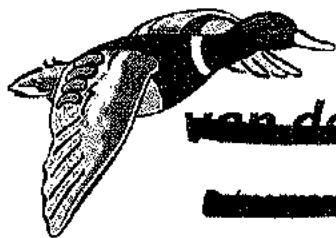
Andere negatieve effecten

12. Variant Zuid scoort als belangrijkste drager van het VVA ook bijzonder slecht op andere aspecten. Met betrekking tot het aspect externe veiligheid wordt op pagina 18 van het Hoofdrapport MER vermeld: "(...) alternatief Zuid [heeft] een negatieve invloed op het groepsrisico." Met betrekking tot het aspect landschap en beleving wordt in tabel 0-8 vermeld dat variant Zuid de beleving van het landschap in ernstige mate aantast. In tabel 0-9 wordt vermeld dat de maat en schaal van het wegprofiel van variant Zuid niet passend is bij de maat en schaal van het landschap. Met betrekking tot het aspect cultuurhistorie wordt vermeld dat variant Zuid een grote impact heeft op waardevolle linten. En met betrekking tot het aspect landbouw wordt op pagina 25 vermeld: "De alternatieven Midden, (...) Zuid scoren over het algemeen het negatiefst op de effecten op de landbouw op bedrijfsniveau." Van der Kwaak c.s. menen dat met deze negatieve effecten in het VVA onvoldoende rekening is gehouden.

Uitvoerbaarheid van het VVA

13. Voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit scoort variant Zuid bijzonder slecht. Na variant NOG Beter 2. is bij Zuid sprake van de grootste toename aan woningen die last en schade zullen ondervinden van een verslechterde luchtkwaliteitssituatie (een toename met 3.364 woningen: zie pagina 110 van het Hoofdrapport MER). Hierdoor is het nog maar de vraag of variant Zuid - en daarmee het VVA dat immers grotendeels op die variant is gebaseerd - uitvoerbaar is. Bekend is dat Nederland de in de Europese luchtkwaliteitsrichtlijnen vastgestelde uiterste datums voor het behalen van de luchtkwaliteitsnormen niet heeft gehaald. Nog steeds is sprake van een overschrijding van de normen voor stikstof en fijnstof. Een keuze voor het op-een-na meest luchtvervuilende alternatief (Zuid) ligt daarmee niet bepaald voor de hand. Die keuze zal dan ook op veel uitvoeringsproblemen en weerstand stuiten (juridisch en maatschappelijk).

14. Voor wat betreft het aspect natuur wordt hier nogmaals gewezen op de constatering in het Hoofdrapport MER op pagina 23 dat er met betrekking tot variant Zuid kans bestaat op overtreding van de Wet natuurbescherming.



van der Kwaak

Hillegom

06 52000405

K

B

15. Voor wat betreft het aspect geluid wordt in het Hoofdrapport MER op pagina 16 opgemerkt dat geen toetsing heeft plaatsgevonden aan de wettelijke normen van de Wet geluidhinder. Of aan die normen zal worden voldaan, en wat het zal kosten om daar aan te voldoen, is dan ook ongewis. Dat is met name voor variant Zuid van belang omdat deze dwars door de bebouwde kom van Hillegom voert.

16. Hiermee bestaat onvoldoende zicht op de uitvoerbaarheid van het VVA. Juist met betrekking tot variant Zuid, die het grootste bestanddeel van het VVA vormt, worden kritische milieugrenzen opgezocht en overschreden. Dat heeft in de eerste plaats gevolgen voor de (juridische) haalbaarheid van het VVA. In de tweede plaats heeft het aanzienlijke gevolgen voor de kosten-batenanalyse van het VVA omdat het opzoeken van kritische milieugrenzen tot aanzienlijke meerkosten leidt (denk aan mitigerende maatregelen, beperken van schade, het treffen van kostbare voorzieningen, verplaatsen van gevoelige bestemmingen etc.).

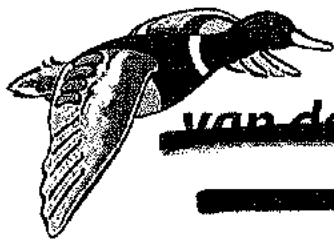
Gebrek aan draagvlak

17. Uit de diverse stukken blijkt dat draagvlak een belangrijk criterium is voor de door het bestuur te maken keuze. Kennelijk is met dat doel de z.g. adviesgroep in het leven geroepen. Deze adviesgroep heeft bij brief van 4 december 2017 aan de provincie haar eigen 'voorkeursalternatief' geadviseerd. Zes van haar leden (60%) kiest voor variant Zuid, waarbij de Duinpolderweg de bebouwde kom van Hillegom en bedrijventerrein Weerestein doorsnijdt. Opvallend is dat geen van deze voorstanders uit Hillegom zelf komt. Van der Kwaak c.s. menen dat hiermee geen sprake is van draagvlak onder de bewoners en ondernemers van Hillegom.

18. Opvallend is dat bij de besluitvorming over de Duinpolderweg geen van de bedrijven op bedrijventerrein Weerestein is betrokken. Terwijl het VVA juist voor hen zulke verstrekkende consequenties heeft. Geen van de bedrijven heeft zitting in de adviesgroep. Van der Kwaak c.s. meent dat hiermee onvoldoende gewicht is toegekend aan de belangen van de bedrijven op Weerestein.

19. Onduidelijk is hoe de samenstelling van de adviesgroep tot stand is gekomen. De groep lijkt vooral te zijn samengesteld uit tuinbouw- en vervoerdersorganisaties en bewonersverenigingen. Het milieubelang is sterk ondervertegenwoordigd. En datzelfde geldt, zoals opgemerkt, voor afgevaardigden van bedrijventerrein Weerestein. Intussen lijkt het advies van de adviesgroep zwaar te hebben gewogen bij de beslissing over het VVA. Van der Kwaak c.s. menen dat het in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur om een dergelijke selecte en onevenwichtig samengestelde groep zoveel inspraakgewicht te geven inzake een beslissing die een hele regio raakt.

20. Uit het advies van de adviesgroep blijkt dat er een z.g. 'ambtelijk voorkeursalternatief' ('VKA') is. Van der Kwaak c.s. zijn niet bekend met dat VKA. Wel leiden zij uit het advies van de adviesgroep af dat de



van der **Kwaak**

Hillegom

Duinpolderweg volgens dat VKA zou dienen te lopen over de Oosteinderlaan (ten noorden van bedrijventerrein Weerestein). Deze variant komt ook Van der Kwaak c.s. logisch voor. Met name om dezelfde redenen als LTO Nederland kennelijk heeft aangevoerd. Net als Van der Kwaak c.s. vreest LTO Nederland voor 'zeer ingewikkelde en langdurige onteigeningsprocedures' bij doorsnijding van bedrijventerrein Weerestein.

21. Om welke redenen van het VKA is afgestapt, en welke invloed de adviesgroep op die beslissing heeft gehad, is onbekend. Van der Kwaak c.s., en ook anderen, tasten over die redenen volstrekt in het duister. De Nota VVA geeft hierover geen uitsluit, ook niet op pagina 37 dat enkele summiere woorden wijdt aan VKA en adviesgroep. In de Nota VVA wordt verder niet of nauwelijks gerefereerd aan het VKA en/of over de invloed van de adviesgroep. Van der Kwaak c.s. menen dat deze gang van zaken in strijd is met de meest elementaire beginselen van materiële en formele zorgvuldigheid.

Het Advies R&D

20. Van der Kwaak c.s. menen dat uit de planstudie en de Nota VVA onvoldoende blijkt op basis van welke criteria de varianten tegenover elkaar zijn afgewogen en op basis van welke criteria tot het VVA is besloten. De Commissie m.e.r. heeft in haar Advies R&D geadviseerd om de doelen zo concreet mogelijk te maken ('SMART') en daarbij aan te geven wanneer doelstellingen zijn gehaald en wanneer niet. Dit komt niet tot uiting in de planstudie. Het gevolg daarvan is o.a. te lezen op pagina 31 van de Nota VVA. Daar wordt gesproken over de 'luxe' van verschillende goede alternatieven en over het feit dat al die alternatieven 'in meer of mindere mate' voldoen. Hoe vervolgens tot het VVA wordt gekomen, is onduidelijk. De keuze lijkt niet te zijn gebaseerd op cijfers en gegevens uit het Hoofdrapport MER. Dat blijkt reeds uit het feit dat het verkozen VVA geen van de in dat MER besproken varianten is.

21. Wat daarentegen wel duidelijk uit het Hoofdrapport MER blijkt, is dat het verkozen VVA, en met name de daar grotendeels aan ten grondslag liggende variant Zuid, de variant is met de meest schadelijke gevolgen voor het milieu. Of, en zo ja in welke mate, het milieubelang heeft meegewogen bij de keuze voor het VVA is volstrekt onbekend. Op dat milieubelang wordt in de Nota VVA niet of nauwelijks ingegaan. In de documenten van de planstudie wordt ook niet vermeld hoe zwaar dat milieubelang zou dienen meewegen bij beslissingen.

Strijd met de Wet milieubeheer, Wet natuurbescherming c.a.

22. Van der Kwaak c.s. constateren dat de planstudie niet voldoet aan art. 7.7, lid 1 van de Wet milieubeheer. De planMER (Hoofdrapport MER) bevat geen dan wel een ontoereikende beschrijving van de maatregelen om belangrijke nadelige gevolgen op het milieu van de activiteit (de Duinpolderweg) te



van der Kwaak

Hillegom

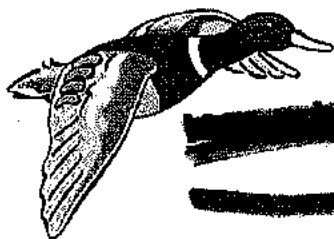
19 99

voorkomen, te beperken of zoveel mogelijk teniet te doen (sub g). Ook kent het planMER geen overzicht van leemten als bedoeld sub h van het artikel.

23. Gezien de eerder genoemde problematiek inzake de luchtvervuiling in Nederland, en het feit dat Nederland de Europese luchtcriteria uit hoofde van de Europese richtlijn(en) niet is nagekomen en naar verwachting nog gedurende lange tijd niet zal kunnen nakomen, achten Van der Kwaak c.s. het onbegrijpelijk dat de toename van het verkeer in de regio Bollenstreek (die immers zou noodzaken tot de aanleg van de Duinpolderweg) en het feit dat vele duizenden woningen meer hinder zullen ondervinden van de daaruit volgende uitstoot van - o.a. - stikstof en fijnstof, volgens de planstudie niet zou leiden tot (verdere) overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen. In de planstudie wordt opgemerkt dat het project geen onderdeel is van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit ('NSL'). In die zin valt het project niet onder de zogenaamde programmatische aanpak en zal het rechtstreeks moeten voldoen aan de luchtkwaliteitsnormen uit hoofde van de Europese richtlijnen en (de bijlage bij) de Wet milieubeheer. Van der Kwaak c.s. menen dat de desbetreffende normen worden overschreden en/of dat althans niet afdoende concreet en specifiek onderzoek is verricht naar de gevolgen van het project voor de luchtkwaliteit. De planstudie is in die zin ontoereikend om op basis daarvan tot een VVA te kunnen komen. Temeer daar dit VVA - in de huidige '+-variant', zelf geen direct onderwerp van onderzoek is geweest. Planstudie en project zijn naar de mening van Van der Kwaak c.s. dan ook in strijd met wet en recht.

24. Van der Kwaak c.s. menen ook dat de planstudie onvoldoende (concreet) zicht biedt op de gevolgen die het VVA en de onderzochte varianten hebben voor het Natura2000-gebied Kennemerland-Zuid. In de planstudie wordt gesproken over een mogelijke strijd met de Wet natuurbescherming. Van der Kwaak c.s. menen dat deze waarschijnlijke strijd met de wettelijke normen nader onderzocht had dienen te worden. Dat geldt zowel ten aanzien van de zg. stikstofdispositie als de andere factoren van belang voor het Natura2000-gebied. Zij houden het er thans voor dat planstudie en project in strijd zijn met de normen uit hoofde van de Wet natuurbescherming. Ook hier merken zij op dat zulks temeer geldt daar het VVA zelf niet is onderzocht in de planstudie.

25. Van der Kwaak c.s. menen dat de wel uit de planstudie blijkende milieugevolgen dermate schadelijk zijn voor de (volks)gezondheid - m.n. voor wat betreft luchtkwaliteit, externe veiligheid, (grond)waterkwaliteit, bodemkwaliteit en algemene leefbaarheid - dat ter zake nader, concreter en specifiek onderzoek gedaan had moeten worden naar deze gevolgen, naar de lacunes in kennis met betrekking tot deze gevolgen en naar de noodzaak en omvang van mitigerende maatregelen.



Hillegom

92

Conclusie

Gezien voormelde opmerkingen is het verkozen VVA tot stand gekomen in strijd met de elementaire beginselen van behoorlijk bestuur, is de keuze voor het VVA in strijd met de wet en de Europese (m.e.r.-)richtlijnen, is onvoldoende rekening gehouden met nu reeds kenbare uitvoeringsaspecten (milieuregelgeving, onteigeningen), is de gemaakte kosten- en batenanalyse ontoereikend omdat niet alle kosten (mitigerende maatregelen, onteigeningen Weerestein) zijn meegewogen en is met de keuze voor het VVA sprake van een keuze voor een van de meest schadelijke alternatieven voor het milieu en woon/leefklimaat. Wij verzoeken de zienswijze te herzien en het VVA te verleggen naar de variant meer Noordelijk gelegen (Tracé Hillegom Noord).

Met hoogachting en vriendelijke groet,

Namens Directie Van der Kwaak Holding, Beheermaatschappij J. van der Kwaak & Zn BV en Van der Kwaak Open Overslag BV,

[Redacted signature]

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = Invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

U kunt van 8 januari tot en met 18 februari 2018 uw inspraakreactie (zienswijze) indienen op de resultaten van de planstudie en het voorlopig voorkeursalternatief voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer-anstreek, ook bekend als Duinpolderweg.

Wij stellen het op prijs als u uw zienswijze toelicht met argumenten.

Heeft u nog vragen? Mailt u deze dan naar info-duinpolderweg@noord-holland.nl.

Naam:

Organisatie:

Postadres: Huisnr.

Postcode: Plaats:

E-mailadres:

Telefoonnummer:

Datum:

Zienswijze:

Goedendag, Bijgaand onze zienswijze /bezwaar mbt voorkeurstrace Duinpolderweg.

Met vriendelijke groet,

Namens van der en

Bijlage:

Bijlage:

Bijlage:

323

From: "Formdesk Response"
 <VGVBV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 16 Feb 2018 17:46:07 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
 55600628_3565762_20180216_Zienswijze_Platform_NOG_VVKA_DPW.pdf,55600628_3565763_Bijlage_1_Platform_NOG_Nieuwsbrief_9_Voorlopig_Voorkeursalternatief.pdf,55600628_3565764_Bijlage_2_Platform_NOG_Nieuwsbrief_10_Lokale_maatregelen_voor_lokale_problemen.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55600628.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55600628
Status	Gereed
Aangemaakt	16-02-2018 17:46:07

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
 Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer: 55600628)

~~PLATFORM~~

~~NOG~~

~~[REDACTED]~~

~~[REDACTED]~~

~~[REDACTED]~~

~~[REDACTED]~~

~~[REDACTED]~~

~~[REDACTED]~~

Vogelenzang, 15 februari 2018

Aan het college van Gedeputeerde Staten
Van Noord-Holland
t.a.v. mw. R. Luchtenburg, 1030959/
zienswijze planstudie Duinpolderweg
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Zienswijze Voorlopig Voorkeursalternatief Duinpolderweg

Geacht college,

Graag maken wij gebruik van de gelegenheid om onze zienswijze kenbaar te maken op het gepubliceerde (Voorlopige) Voorkeursalternatief voor een zogenaamde Duinpolderweg. Onze zienswijze op de kwestie Duinpolderweg mag inmiddels genoegzaam bekend zijn. Onder meer via onze twee laatste nieuwsbrieven (nr. 9 en 10) hebben we deze zienswijze breed bekend gemaakt. We houden deze brief daarom kort, onder verwijzing naar deze nieuwsbrieven die voor de goede orde nog een keer in de bijlage zijn opgenomen. In een afzonderlijke brief hebben wij daarnaast ook onze zienswijze ingediend op de vele onderzoeksrapporten van planstudie en MER. Waar nodig verwijzen wij daar in deze brief naar.

Niet één project maar drie deelvraagstukken

De naam van het project Duinpolderweg is op zich al misleidend. Deze naam wekt ten onrechte de indruk dat er sprake is van één samenhangend verkeersprobleem in de regio dat vooral met één weg – lopend vanaf de duinen (= de N206) naar de Haarlemmermeer – kan en moet worden opgelost. Bij herhaling hebben wij onze overtuiging uitgesproken dat deze benadering geen recht doet aan de werkelijke verkeerssituatie in de regio. Er is geen sprake van één samenhangend probleem maar van drie deelvraagstukken die ieder afzonderlijk moeten worden beoordeeld:

- De wegenstructuur tussen A4 en N205 in de Haarlemmermeer;
- De lokale 'knelpunten' bij de Ringvaartbruggen van Bennebroek, Hillegom en Lisse;
- De wenselijkheid van een wegverbinding tussen N208 en N206.

Niet voor niets wordt ook in de door de Staten vastgestelde richtlijnen voor het MER gevraagd om afzonderlijke doelen en alternatieven voor deze drie deelvraagstukken. Ook prof. Koopmans acht in zijn contra-expertise op de uitgevoerde MKBA dat afzonderlijke berekeningen voor de deeltrajecten nodig zijn om tot een goede besluitvorming te kunnen komen. Onderstaand gaan wij op elk deeltraject afzonderlijk in.

Wegenstructuur Haarlemmermeer

Over de wegenstructuur tussen A4 en N205 in de Haarlemmermeer kunnen we kort zijn. Wij beschouwen dat vooral als een aangelegenheid van de gemeente Haarlemmermeer in samenwerking met de provincie Noord-Holland. Dat er minimaal iets moet gebeuren bij de Bennebroekerweg tussen Spoorlaan en A4 is evident. Tegen de betreffende voorstellen hebben wij geen bezwaren.

Ringvaartbruggen – kies ook in Hillegom voor NOG Beter 2.0!

Ten aanzien van de voorgestelde oplossingen in het gebied tussen N205 en N208 beperken wij ons tot de prangende vraag welke oplossing er moet komen voor de (beperkte, lokale) verkeersproblemen nabij de Hillegommerbrug. De twee andere voorgestelde maatregelen – de randwegen Zwaanshoek en Lisse – ontmoeten van onze kant geen bezwaren.

Tegen de nu voorgestelde nieuwe wegverbinding ten noorden van Hillegom hebben wij daarentegen ernstige bezwaren. Deze bezwaren gelden zowel voor het tracé Zuid van het voorlopige voorkeursalternatief van GS als voor het tracé Midden dat door de gemeenten van Holland Rijnland nu wordt bepleit. Gelijksortige bezwaren gelden overigens ook voor de andere in het MER onderzochte wegtracés door de polders tussen Hillegom en Bennebroek. Onze bezwaren tegen deze tracés zijn samengevat:

- Deze tracés brengen zonder aantoonbare noodzaak grote schade toe aan de qua natuur en cultuurhistorie waardevolle polders, de Vosse- en Weerlanerpolder resp. de Oosteinderpolder. Wij merken daarbij nadrukkelijk op dat de waarden van deze polders in het MER onvolledig en onjuist zijn beschreven (zie de onderdelen Natuur en Ruimtelijke Kwaliteit van onze zienswijze op het MER). Wij bestrijden ook dat dergelijke wegen maatschappelijk-economisch rendabel en daarom noodzakelijk zouden zijn zoals in de stukken vagelijk wordt beweerd (zie het onderdeel MKBA van onze zienswijze op het MER).
- Ook uit het verkeersonderzoek blijkt: de lokale verkeersproblemen bij de Hillegommerbrug en de toe leidende wegen kunnen het beste worden opgelost met een weg in het verlengde van de bestaande Weerlaan (alternatief NOG Beter 2.0). Alternatief Midden draagt weinig bij aan de oplossing van deze problemen en veroorzaakt een ongewenste extra verkeersdruk op de Weeresteinstraat en Haarlemmerstraat (N208). In totaal wordt de verkeerssituatie in Hillegom er alleen maar slechter door (zie de tabel in onze Nieuwsbrief nr. 9).
- In de onderzoeksrapporten is de toekomstige woningbouwlocatie Beinsdorp ten onrechte niet meegenomen. Het tracé Weerlaan (NOG Beter 2.0) biedt de beste mogelijkheden om bij te dragen aan de ontsluiting van deze locatie en aan de beoogde uitwisseling (het wederzijds gebruik van voorzieningen) tussen de beide dubbeldorpen Beinsdorp en Hillegom. Tracé Midden draagt daaraan helemaal niets bij.

Wij pleiten daarom op dit punt met nadruk voor een keuze voor het alternatief NOG Beter 2.0. Dit alternatief lost de betreffende lokale problemen het beste op met een zo beperkt mogelijke lokale maatregel. Dit alternatief tast de waardevolle polders niet aan en maakt zo veel mogelijk gebruik van bestaande infrastructuur. Niet voor niets is dit alternatief in de samenvatting van het MER betiteld als meest milieuvriendelijk alternatief.

De aanleg van een grootschaliger weg (zoals de alternatieven Zuid en Midden) dwars door de polders staat niet in verhouding tot de beperkte lokale problemen en beschouwen wij als onaanvaardbaar.

Geén wegverbinding tussen N208 en N206!

Het nieuwe MER laat opnieuw zien; er is geen noodzaak om ook een wegverbinding naar de N206 aan te leggen. Daarmee worden de uitkomsten van het MER uit 2003/2004 in feite bevestigd. Het MER uit 2003/2004 constateerde al dat deze weg nergens voor dient en meer problemen veroorzaakt dan dat hij oplost. Wij maken daarom ernstige bezwaren tegen uw voornemen om het tracé voor deze weg voor de toekomst te reserveren. De geringe voordelen van zo'n weg wegen geenszins op tegen de grote – ook in het MER erkende, maar onvolledig beschreven – gevolgen voor landbouw, landschap en natuur. Daar komt in dit geval nog bij dat de weg ernstige negatieve effecten heeft op het Natura 2000-gebied van de duinen. Gebleken is dat deze (vanuit Europese regelgeving niet toegestane) effecten op Natura 2000 hoogstwaarschijnlijk nog vele jaren veel te groot zijn om de komende jaren überhaupt een besluit voor de wegaanleg in dit gedeelte te kunnen nemen (zie onze zienswijze op het MER en de daarin opgenomen contra-expertise natuur).

Uw college geeft aan de wegverbinding toch te willen reserveren voor een situatie dat (niet nader genoemde) economische en demografische ontwikkelingen een dergelijke weg nodig zouden maken. In dit deel van de Bollenstreek zijn echter helemaal geen bijzondere ruimtelijke en economische ontwikkelingen te verwachten. De enige dergelijke ontwikkeling kan de ontwikkeling van een Bollenstad zijn. In de Bollenstreek is er brede consensus dat een Bollenstad ongewenst is. Een reservering voor deze wegverbinding zet echter de deur wijd open voor de niet gewenste Bollenstad! Voor ons een extra reden om tegen dit voornemen ernstig bezwaar te maken.

Met vriendelijke groet,
Namens de bij het platform aangesloten organisaties,

Bijlagen

1. Nieuwbrief Platform NOG nr. 9
2. Nieuwsbrief Platform NOG nr. 10



 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

~~PLAATFORM~~

~~NOG~~

NIEUWSBRIEF

nr. 9 Januari 2018

Correspondentieadres:

~~Gravinlaan 12~~

~~Vogelenzang~~

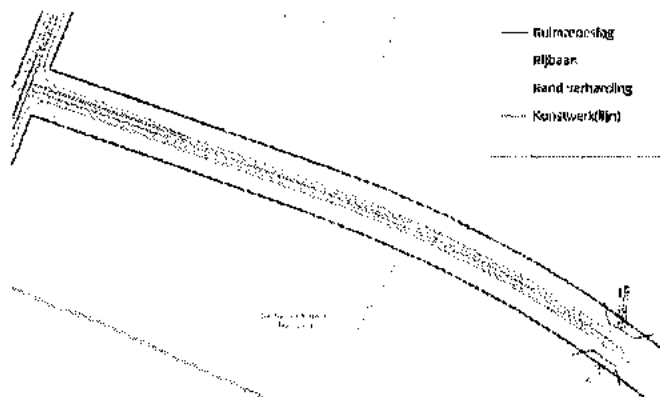
~~Vogelenzang~~

~~Postbus 10000 Hillegom~~

Het onzalige Voorlopig Voorkeursalternatief moet van tafel Oproep: kies voor NOG Beter 2.0 - het meest milieuvriendelijke alternatief!

Een onzalig voorlopig voorkeursalternatief – zijn GS het spoor bijster?

Na vele jaren van onderzoek en lang stilzwijgen in het dossier Duinpolderweg hebben Gedeputeerde Staten iedereen verrast met hun voorlopig voorkeursalternatief voor de zogeheten Duinpolderweg. In al hun wijsheid vinden GS dat er een weg moet komen volgens het tracé van alternatief Zuid, dwars over een bestaand Hillegoms bedrijventerrein. **De op termijn mogelijk tot 4 rijbanen te verbreden weg zal Hillegom in tweeën splijten en een pas ingericht natuur- en recreatiegebied ernstig aantasten.** Zijn GS het spoor nu helemaal bijster? Dit doe je als verantwoord bestuurder toch niet! Tenzij er een heel harde noodzaak is voor zo'n weg en er echt geen beter alternatief beschikbaar is. Van beide is niets gebleken.



Het voorkeurstracé tussen Weeresteinstraat en Voltastraat in Hillegom loopt dwars over vele bedrijfspanden.

Hoe heeft dit dan zo ver kunnen komen? Als gewone burger vraag je je af: is dit het resultaat van langjarig en heel kostbaar onderzoek? Helaas zijn in de brief van GS en hun Nota Voorlopig Voorkeursalternatief nauwelijks argumenten te vinden waarom onze bestuurders voor dit alternatief kiezen. Deels verwijzen GS naar het advies van de Adviesgroep – een groep waarin transporteurs en andere pleitbezorgers van veel asfalt een zeer groot aandeel hebben. Ook in dat advies vind je echter maar weinig argumenten voor de gemaakte keuze. **Van objectieve informatie uit het omvangrijke MilieuEffectRapport (MER) wordt nauwelijks gebruik gemaakt.** Sterker nog: GS kiezen nu voor een alternatief dat in deze vorm in het MER niet eens is onderzocht. Het oorspronkelijk in het MER onderzochte alternatief Zuid is namelijk op het laatste moment op allerlei punten aangepast¹. Daardoor ontbreekt een goed inzicht in de gevolgen en kosten van dit alternatief. Verkeersprognoses in Hillegom en omgeving zijn voor dit alternatief niet

¹ Het voorlopig voorkeursalternatief is een gebiedsontsluitingsweg met gelijkvloerse aansluitingen. De Weerlaan en de Weeresteinstraat sluiten er rechtstreeks op aan. In het onderzochte alternatief had de weg ongelijkvloerse aansluitingen, in Hillegom alleen bij de Weeresteinstraat, en liep hij door tot de N206.

beschikbaar. Ook is volstrekt onduidelijk of en hoe aanliggende percelen na aanleg van de weg nog ontsloten kunnen worden en hoe het natuur- en recreatiegebied Vosse- en Weerlanerpolder voor Hillegommers bereikbaar blijft. Ons Platform vindt dit onverantwoord bestuur. De 'slachtoffers' – betrokken **bedrijven en burgers uit Hillegom-Noord en omgeving - hebben recht op goede informatie op basis van gedegen onderzoek**; waarom wordt juist hiervoor gekozen en wat zijn de gevolgen?

MER bevestigt de eerdere stellingname van Platform NOG

Uit de eerste krantenberichten zou het beeld kunnen zijn ontstaan dat ook Platform NOG voorstander is van het voorlopig voorkeursalternatief. **Dit is echter absoluut niet het geval.** Wij vinden dit een onzalige keuze en hebben ons in de Adviesgroep krachtig verzet tegen het opgestelde advies. Ook heeft Platform NOG zich nadrukkelijk **gedistantieerd van het advies om nu al een ruimtelijke reservering vast te leggen voor een latere doortrekking van de weg naar de N206 én voor de wegverbreding naar 2x2 rijstroken.**² Nut en noodzaak hiervan zijn in het nieuwe MER opnieuw niet aangetoond.

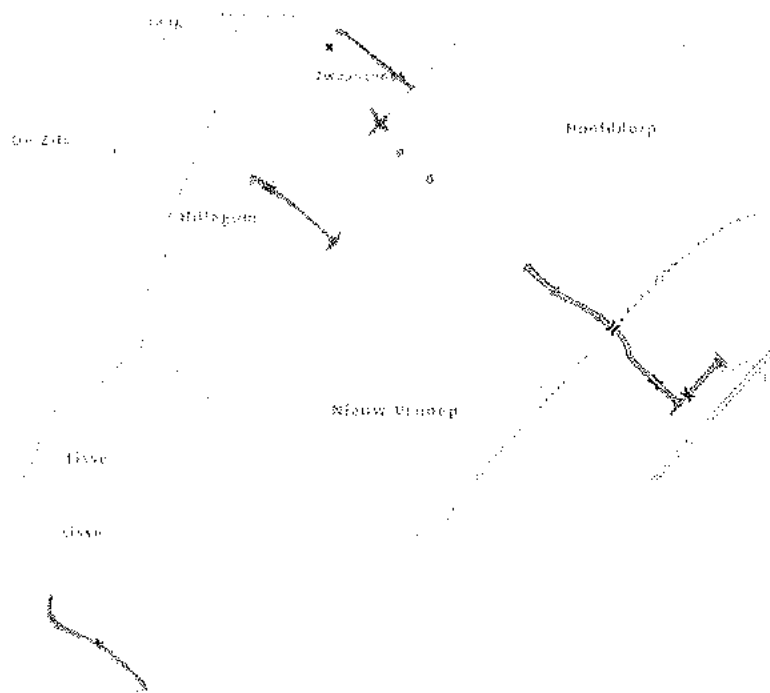
Wat dat betreft is het de moeite waard om de voorgeschiedenis van het project kort in herinnering te roepen. Al in 2003/2004 is een kostbaar MER opgesteld. Overeenkomstig de uitkomsten van dat rapport hebben GS destijds geconcludeerd dat een wegverbinding naar de N206 niet noodzakelijk was en grote schade aan natuur en landschap zou veroorzaken. Desondanks hebben de provincies al vanaf 2008 weer nieuwe studies laten verrichten. **Jarenlang hebben GS met veel en duur onderzoek getracht aan te tonen dat een stroomweg - een soort snelweg met ongelijkvloerse kruisingen - per se nodig zou zijn.** Zonder overtuigend resultaat. Platform NOG heeft zich sinds zijn oprichting daartegen verzet. Onze opstelling was en is dat er **helemaal geen grote verkeersproblemen zijn in de regio.** De lokale 'knelpunten' die er wel zijn – met name bij de bruggen over de Ringvaart in Hillegom, Lisse en Bennebroek - **liggen verspreid over de regio en kunnen daarom nooit met één weg worden opgelost.** Ook de verspreide woningbouwlocaties in het westen van de Haarlemmermeer (de 'Parels') kan één weg onmogelijk ontsluiten. Platform NOG heeft daarom altijd sympathieën getoond voor het pakket NOG Beter van de verkeerskundige Elof Nieuwenhuis (later verbeterd in het alternatief NOG Beter 2.0). Hoofdkenmerk daarvan is dat de problemen worden aangepakt met verschillende korte stukken weg dicht bij de knelpunten en niet met één grote weg.

Het nieuwe MER bevestigt nu op essentiële punten wat het Platform altijd heeft gesteld:

1. **Het nulalternatief scoort helemaal nog niet zo slecht,** behalve in de Haarlemmermeer. Met andere woorden: de problemen ten westen van de Ringvaart zijn lang niet zo groot als altijd werd beweerd.
2. **De aanleg van een stroomweg tussen A4 en N206 dwars door de polders – zoals jarenlang door de stuurgroep bepleit – staat niet in verhouding tot deze lokale problemen.** De kosten-batenanalyse toont glashelder aan dat een stroomweg **zelfs economisch onverantwoord** is. Gelukkig hebben GS deze optie daarom nu laten vallen.
3. **Het alternatief NOG Beter 2.0 scoort veel beter dan eerder door de provincies altijd werd gesteld.** Qua verkeer en in de kostenbatenanalyse is dit alternatief gelijkwaardig met de andere overgebleven alternatieven. Groot verschil met de andere alternatieven is echter dat NOG Beter 2.0 veel minder schade toebrengt aan natuur- en milieu (die in de kostenbatenanalyse nog niet zijn verrekend). Dit alternatief is daarom terecht betiteld tot **meest milieuvriendelijk alternatief!**

Ook GS hebben nu de voordelen van NOG Beter 2.0 schoorvoetend ingezien en delen van dat alternatief - de randwegen Zwaanshoek en Lisse - overgenomen.

² Wij hebben onze mening ook laten opnemen in het definitieve advies van de Adviesgroep (zie de pagina's 6 en 7 van het advies).



Alternatief NOG Beter 2.0

NOG Beter 2.0 – een alternatief met vele voordelen, ook voor Hillegom

Met de randwegen bij Zwaanshoek en Lisse lijken de problemen bij deze kernen en bruggen afdoende te worden opgelost. Rest vooral de discussie op welke wijze de problemen bij de bestaande brug in Hillegom en in Beinsdorp het beste kunnen worden verholpen. Nog wel begrijpelijk is dat GS met het oog hierop **kiezen voor een nieuwe wegverbinding dicht bij deze wegen**. Het MER toont namelijk aan dat deze wegen met een weg direct ten noorden van Hillegom het meest worden ontlast. Het grote bezwaar van het voorlopig voorkeursalternatief is echter dat het wegtracé zonder dringende noodzaak dwars over een bestaand bedrijventerrein en een net ingericht natuur- en recreatiegebied loopt. Nog los van de ellende voor bedrijven en bewoners **kost dit alternatief onnodig veel geld**. Vanwege de **langdurige procedures** zullen nog vele jaren verstrijken voordat de gewenste weg er daadwerkelijk ligt.

Er is echter een veel eenvoudiger oplossing beschikbaar die deze nadelen niet heeft. Op slechts 100 meter afstand ligt al een bestaande weg – de Weerlaan – die met een spiksplinternieuwe rotonde aansluit op de N208 (Weeresteinstraat). **Waarom niet van deze weg gebruik maken zoals in het alternatief NOG Beter 2.0 wordt voorgesteld?** GS geven geen argumenten waarom ze niet ook op dit punt voor dit alternatief kiezen. Terwijl het alternatief NOG Beter 2.0 volgens het MER een goede oplossing biedt voor de verkeersproblemen en in zijn totaliteit de minste schade aan het milieu en de leefomgeving veroorzaakt. Ook de problemen in Bennebroek en Zwaanshoek worden in combinatie met de randweg Zwaanshoek afdoende opgelost. Groot voordeel van dit alternatief is dat het zo veel mogelijk gebruik maakt van bestaande infrastructuur en geen grote gevolgen heeft voor bestaande woningen en bedrijven. De kosten zijn dan ook aanzienlijk lager.

Hillegommers zullen zich wel afvragen: kan de Weerlaan dit verkeer wel aan? En leidt dit niet op deze plek tot grote overlast? Volgens het MER – op navraag is dit expliciet bevestigd door het adviesbureau - **kan de Weerlaan het verkeer prima aan**. Op de bestaande weg blijkt het verkeer maar in beperkte mate toe te nemen. Een toename van de geluidsbelasting kan met maatregelen worden voorkomen. Ook op de Weeresteinstraat neemt het verkeer nauwelijks toe. Dat komt omdat met dit alternatief voor een kleinschaligere oplossing wordt gekozen dan in alle andere alternatieven. Een oplossing die daardoor **veel minder een aanzuigende werking heeft op verkeer dat in feite in Hillegom niets te zoeken heeft**. In zijn

totaliteit blijkt dit alternatief de oplossing met het minste extra verkeer in Hillegom (zie de onderstaande tabel). Samengevat: met een doorgetrokken Weerlaan wordt ook in Hillegom, net als straks in Lisse en Zwaanshoek, een lokale oplossing gecreëerd voor een lokaal probleem.

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

Wegverbinding naar de N206 niet nodig maar zet de deur wijd open voor een Bollenstad!

Hoewel dat niet zo duidelijk wordt gezegd, kiezen GS voor het onzalige tracé Zuid omdat ze de weg op termijn toch willen doortrekken naar de N206. Ze willen zelfs nu al de ruimte voor zo'n weg gaan reserveren. Terwijl de noodzaak daarvan voor de tweede keer in een MER niet kon worden aangetoond. Het Platform is faliekant tegen deze keuze, ook gezien de grote gevolgen voor landbouw, landschap en natuur. Een weg nu gaan reserveren waarvan de noodzaak niet kan worden aangetoond vinden wij ook onbehoorlijk bestuur.

Maar er is nog een reden om tegen dit voorstel te zijn: GS stellen dat een tracéreservering **nodig zou zijn vanwege 'economische en demografische ontwikkelingen' in de toekomst**. In dit deel van de Bollenstreek zijn echter helemaal geen bijzondere ruimtelijke en economische ontwikkelingen te verwachten. **De enige ontwikkeling van dien aard kan alleen maar de ontwikkeling van een Bollenstad zijn**. In de Bollenstreek is er brede consensus dat een Bollenstad ongewenst is. Juist deze wegverbinding zet echter de deur wijd open voor de niet gewenste Bollenstad!

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

Het Platform NOG roept alle betrokken gemeentebestuurders en Statenleden op: kies voor het meest milieuvriendelijke alternatief! Kies voor alternatief NOG Beter 2.0. En ga niet, zonder dat daarvoor een noodzaak wordt aangetoond, een wegtracé reserveren voor een verbinding met de N206!

[Redacted signature]

[Redacted signature]

[Redacted signature]

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

Correspondentieadres:

Vogelenzang

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 terugverdientijd 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 mogelijk 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 'kneelpunt' 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!**

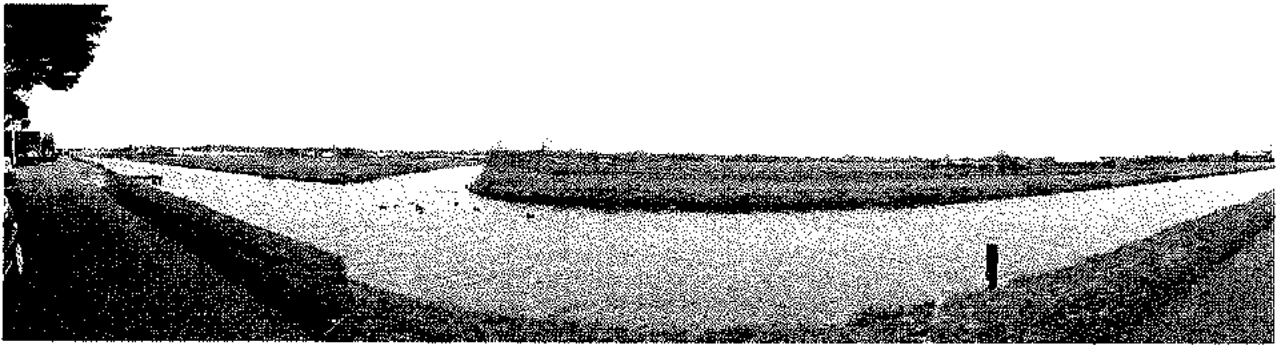
Voor de oplossing van dit 'probleem' is er **helemaal geen grootschalige infrastructuur nodig zoals in de alternatieven Zuid en Midden**. Want het gaat helemaal niet om doorgaand verkeer, maar voornamelijk om **verkeer uit Hillegom, Beinsdorp en directe omgeving**. Zoals de verkeersprognoses laten zien 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!

[Redacted signature]

NOG

[Redacted text]

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

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaal

U kunt van 8 januari tot en met 18 februari 2018 uw inspraakreactie (zienswijze) indienen op de resultaten van en het voorlopig voorkeursalternatief voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek, ook bekend als Duinpolderweg.

Wij stellen het op prijs als u uw zienswijze toelicht met argumenten.

Heeft u nog vragen? Mailt u deze dan naar info-duinpolderweg@noord-holland.nl.

Naam:

Organisatie:

Postadres: Huisnr.

Postcode: Plaats:

E-mailadres:

Telefoonnummer:

Datum:

Zienswijze:

Bijlage:

Bijlage:

Bijlage:

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 16 Feb 2018 19:03:57 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55601867.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55601867
Status	Gereed
Aangemaakt	16-02-2018 19:03:58

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer: 55601867)

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

U kunt van 8 januari tot en met 18 februari 2018 uw inspraakreactie (zienswijze) indienen op de resultaten van de planstudie en het voorlopig voorkeursalternatief voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer- en IJstreek, ook bekend als Duinpolderweg.

Wij stellen het op prijs als u uw zienswijze toelicht met argumenten.

Heeft u nog vragen? Mailt u deze dan naar info-duinpolderweg@noord-holland.nl.

Naam:			
Organisatie:			
Postadres:		Huisnr.	
Postcode:		Plaats:	Lisse
E-mailadres			
Telefoonnummer:			
Datum	16-02-2018		
Zienswijze:	wij zijn tegen de weg, vanwege rust verstoring van de polder.		
Bijlage			
Bijlage			
Bijlage			

From: "Formdesk Response"
<VGVhbw9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 16 Feb 2018 17:49:57 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: 55600679_3565769_17KWA-
HIL.01.cor.04_nh_mevr_r_luchtenburg.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55600679.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55600679
Status	Gereed
Aangemaakt	16-02-2018 17:49:57

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer: 55600679)

Provincie Noord Holland
T.a.v. mevr. R. Luchtenburg
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Betreft : Duinpolderweg inspraak 1030959 / zienswijze planstudie
Datum : 16 februari 2018
Referentie : 17KWA-HIL.01.cor.04

Geachte mevrouw Luchtenburg,

Namens de in deze brief onder benoemde organisaties reageren wij op het besluit van de Provincie Zuid-Holland en Noord-Holland ten aanzien van de Duinpolderweg.

In december 2017 hebben de provincies Noord- en Zuid-Holland een tracé vastgesteld voor de Duinpolderweg. Dit tracé loopt dwars door het bedrijfsterrein Weerestein. Onderstaand een impressie van de beoogde weg. De weg krijgt ter plaatse van de N208 mogelijk een viaduct met behoorlijke taluds aan weerszijden om de weg te laten stijgen. Dit talud doorsnijdt het bedrijfsterrein en zal impact hebben op de bereikbaarheid van percelen; de wegen kunnen met het talud en de Duinpolderweg immers niet blijven zoals het nu is.



Onderstaande partijen verwonderen zich over de besluitvorming en consequenties daarvan:

- er is geen participatie geweest met alle eigenaren over wiens grond het tracé gaat of die te maken krijgen met de gevolgen daarvan. Dat is heel vreemd;
- een aantal partijen waaronder Woonstichting Stek en Van der Kwaak Holding en haar dochtermaatschappijen is reeds lange tijd in overleg met de Gemeente Hillegom over het masterplan voor het bedrijfsterrein Weerestein te Hillegom. Dit masterplan is in 2013 vastgesteld en maakt onder meer woningbouw mogelijk. Daartoe is in 2017 een intentie ondertekend. De beoogde weg maakt grote delen van het masterplan niet (meer) mogelijk;
- op hoofdlijnen hebben wij de volgende bezwaren tegen de voorgenomen besluitvorming:
 - de Noordzijde wordt als (woon)wijk geïsoleerd van de rest van het dorp;
 - de druk en mogelijk hoog liggende weg geeft veel lawaai en fijn stof;
 - de bereikbaarheid van het terrein is onzeker (hoe maak je nog lokale wegen als er een talud komt?);
 - sloop van een behoorlijk aantal gebouwen is vereist: dit betekent veel schade en is niet duurzaam;
 - de tracé keuze maakt het maken van plannen op de locatie voor de komende jaren onmogelijk. De grondeigenaren kunnen geen plannen meer maken: de locatie zit op slot en verkoop zal niet goed mogelijk zijn en/of waardedaling zal optreden.

Ook de Gemeente Hillegom is geen voorstander van het gekozen tracé. Derhalve zijn partijen tegen het voorgenomen tracé.

Graag treden wij in overleg voor een andere tracékeuze.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted] Amsterdam

Namens:

- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

U kunt van 8 januari tot en met 18 februari 2018 uw inspraakreactie (zienswijze) indienen op de resultaten van de planstudie en het voorlopig voorkeursalternatief voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer- IJ-streek, ook bekend als Duinpolderweg.

Wij stellen het op prijs als u uw zienswijze toelicht met argumenten.

Heeft u nog vragen? Mailt u deze dan naar info-duinpolderweg@noord-holland.nl.

Naam:			
Organisatie:			
Postadres:		Huisnr.	
Postcode:		Plaats:	Amsterdam
E-mailadres			
Telefoonnummer:			
Datum	16-02-2018		
Zienswijze:	zie bijlage		
Eigendoms- of Bijlage	55600679_3565769_17KWA-
HIL.01.cor.04_nh_mevr_r_luchtenburg.pdf		
Bijlage			
Bijlage			