

Page 1

From: "Formdesk Response"
<VGVBV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 13:10:36 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55610699_3566475_20180216_Zienswijze_Platform_NOG_VVKA_DPW.pdf,55610699_3566476_Bijlage_1_Platform_NOG_Nieuwsbrief_9_Voorlopig_Voorkeursalternatief.pdf,55610699_3566477_Bijlage_2_Platform_NOG_Nieuwsbrief_10_Lokale_maatregelen_voor_lokale_problemen.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55610699.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55610699
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 13:10:37

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer: 55610699)

PLATFORM NOG

Correspondentieadres:
Gravin Adahof 22
2114 DW Vogelenzang

www.geenduinpolderweg.nl
✉ platformnog@geenduinpolderweg.nl

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.

Géén 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,

J.H.M. Knijn, voorzitter Platform NOG

Bijlagen

1. Nieuwbrief Platform NOG nr. 9
2. Nieuwsbrief Platform NOG nr. 10

PLATFORM NOG

 vertegenwoordigt:

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

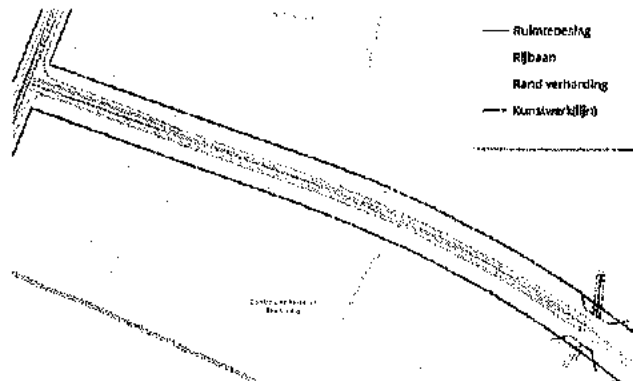
Correspondentieadres:
Gravin Adahof 22
2114 DW Vogelenzang

www.geenduinpolderweg.nl
✉ platformnog@geenduinpolderweg.nl

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.

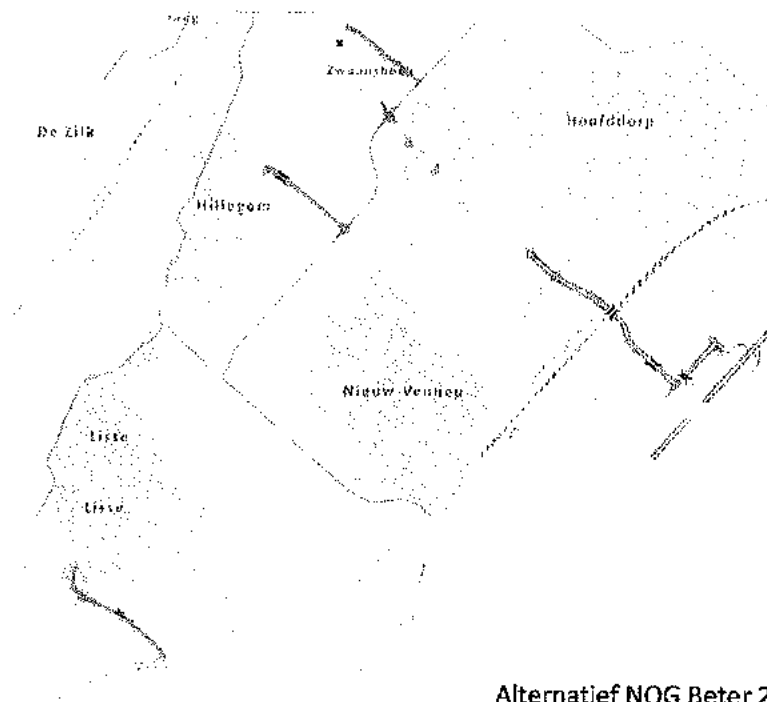
Wat dat betreft is het de moeite waard om de voorgeschiedenis van het project kort in herinnering te roepen. Al in 2003/2004 is een kostbaar MER opgesteld. Overeenkomstig de uitkomsten van dat rapport hebben GS destijds geconcludeerd dat een wegverbinding naar de N206 niet noodzakelijk was en grote schade 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
Weersteinstraat	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!

PLATFORM NOG



vertegenwoordigt:

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

Correspondentieadres:
Gravin Adahof 22
2114 DW Vogelenzang

www.geenduinpolderweg.nl
✉ platformnog@geenduinpolderweg.nl

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

Verkeersproblemen veel minder groot dan wordt beweerd

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

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

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

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

Benaming MER Duinpolderweg misleidend

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

Doorgaand verkeer in Vogelenzang géén groot knelpunt

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

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



MKBA geeft een sterk vertekend beeld van nut en noodzaak

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

In de eerste plaats berekent de MKBA kosten en baten over een de buitengewoon lange periode van 100 jaar. U zult met ons eens zijn: 100 jaar is een véél te lange 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 mogelijke maatregelen!

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

Wegverbinding naar N206 economisch niet verantwoord

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

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

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

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

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

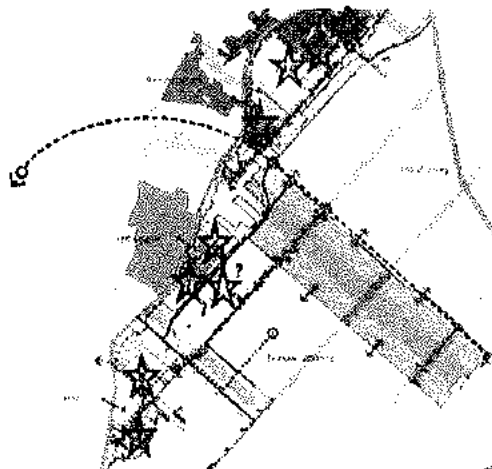
Resteren dus nog de lokale knelpunten bij de Ringvaartbruggen bij Bennebroek, Hillegom en Lisse. Ook GS hebben inmiddels ingezien dat deze verspreide 'knelpunten' niet met één weg kunnen worden opgelost. Vandaar het voorstel om zowel bij Zwaanshoek als bij Lisse randwegen te realiseren. **Met deze relatief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

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

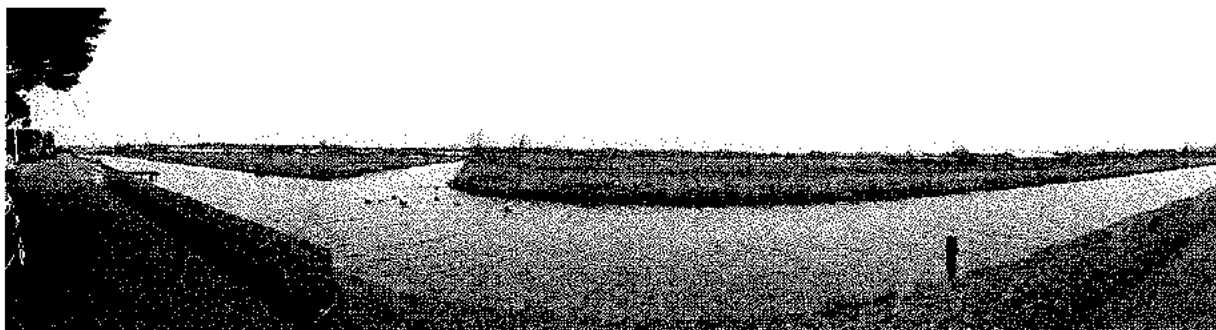
Voor de oplossing van dit 'probleem' is er **helemaal geen grootschalige infrastructuur nodig zoals in de alternatieven Zuid en Midden.** Want het gaat helemaal niet om doorgaand verkeer, maar voornamelijk om verkeer uit Hillegom, Beinsdorp en directe omgeving. Zoals de verkeersprognoses laten zien voldoet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

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

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



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



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

Weerlaantracé doorsnijding van Hillegom?

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

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

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

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

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

PLATFORM NOG

vertegenwoordigt:

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

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 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:

Page 1

From: "Formdesk Response"
<VGvhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 15:55:58 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: 55612384_3566677_17KWA-
HiL01.cor.07_nh_mevr_r_luchtenburg.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55612384.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55612384
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 15:55:59

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer: 55612384)

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.07

Geachte mevrouw Luchtenburg,

Namens onze opdrachtgevers Van der Kwaak Holding B.V., Beheermaatschappij J. van der Kwaak & Zn B.V. en Van der Kwaak Op- en Overslag B.V., gevestigd in het gebied "Hillegom Noord" aan de Pastoorslaan 1 te Hillegom, hebben wij kennis genomen van het tracé besluit voor de Duinpolderweg.

De verbazing is groot omdat onze opdrachtgever reeds enige jaren in intensief overleg is met de gemeente Hillegom (tezamen met onder meer Woningstichting STEK) over de transformatie van het gebied van bedrijven naar bedrijvigheid en woningbouw. Daartoe is in 2013 een masterplan vastgesteld en in 2017 een intentie getekend door partijen voor een vervolg. Het voorgenomen weg tracé zet een streep door deze planvorming.

Een aantal belangrijke nadelen van het tracé zijn ons inziens:

- a. de kwaliteit van de locatie voor woningbouw wordt te niet gedaan en daarmee de potentie voor een groot aantal (grotendeels betaalbare) woningen;
- b. de weg doorsnijdt het plangebied waardoor het plangebied geïsoleerd komt te liggen van de kern van Hillegom. Het bestaande wijkje sociale woningbouw aan de Noordzijde is recent bijna geheel geherstructureerd en daarnaast zijn er veel particuliere woningen. De woningbouw ten Noorden van de beoogde weg wordt zo een gebied met matige kwaliteit;
- c. de beoogde weg maakt door geluidbelasting (en mogelijk risico contouren) woningbouw onaantrekkelijk of onmogelijk;
- d. de uitstraling van een drukke weg is onaantrekkelijk;
- e. een gebied waar grootschalig woningbouw mogelijk is (met name in de betaalbare klassen) gaat hiermee te niet. Juist aan dit type woningen is grote behoefte de komende jaren;
- f. de tracékeuze vergt sloop c.q. herstructurering van bestaande woningen en bedrijven die zonder de tracé keuze onveranderd in gebruik konden blijven. Dat is weinig duurzaam en vervanging vergt gronden elders met alle bijbehorende effecten op flora en fauna. Kortom: elders zal juist natuurwaarde te niet gaan door uitplaatsing terwijl dit gebied juist kan verbeteren qua gebruikswaarde (woningen) en duurzaamheid (betere waterhuishouding, biodiversiteit, groen etc.). Woningbouw verdichting dichtbij de kern en openbaar vervoer (NS station o.a.) past goed in het overheidsbeleid. Zijn deze effecten goed in beeld gebracht?
- f. de tracékeuze zet de planvorming op slot. Voor de eigenaren betekent dit een groot verlies aan waarde en mogelijkheden;
- g. aangezien partijen al lang in overleg zijn is dit een breuk op de ingezette koers. Waarom is recent (2017) nog een intentie getekend door een overheid voor verdere planvorming en actief ingezet op invulling van het gebied?

Graag treden wij in overleg voor een andere tracékeuze.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted] Amsterdam

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-Jollenstreek, 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	17-02-2018		
Zienswijze:	Zie bijgevoegde brief		
Bijlage	55612384_3566677_17KWA-HIL.01.cor.07_nh_mevr_r_luchtenburg.pdf		
Bijlage			
Bijlage			

Page 1

From: "Formdesk Response"
<VGVBV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 16:22:10 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55612618.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55612618
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 16:22:12

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] Formdesknummer:
55612618)



Provincie
Noord-Holland

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-Jollenstreek, 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

17-02-2018

Zienswijze:

Aandacht voor verkeersveiligheid
basisschoolkinderen bij oversteken
Weerlaan

Doortrekken en aansluiten van de Weerlaan op de nieuwe weg zal een aanzuigende werking hebben en de verkeersdrukke op de Weerlaan doen toenemen. Voor bewoners van de woonwijken aan de Ringvaart (o.a. Vossepolder, Meer en dorp, Ringoevers) liggen de basisscholen aan de andere kant van de Weerlaan. Basisschoolkinderen moeten de Weerlaan oversteken om naar school toe te gaan. De Weerlaan is in de huidige situatie al een drukke weg met een beperkt aantal veilige oversteekplaatsen. Ten tijde van de recente afsluiting van de N208 i.v.m. werkzaamheden was het vrijwel onmogelijk om met de kinderen de Weerlaan 's ochtends over te steken. De komst van een nieuwe school (basisschool IKC Leerwinkel) in het Vossepark, ook gelegen aan de Weerlaan, zal de verkeersdrukke rond schooltijd alleen maar doen toenemen. Door aansluiting van de Weerlaan op de nieuwe weg komt de

verkeersveiligheid van basisschoolkinderen in het geding. Hier dient bij alle plannen waarbij de Weerlaan betrokken is rekening mee te worden gehouden en een oplossing voor te worden gevonden.

Bijlage

Bijlage

Bijlage

From: "Formdesk Response"
<VGvhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 14:53:34 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55611746.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55611746
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 14:53:35

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55611746)

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-ollenstreek, 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:

L.S.

Overdenkingen:

- Een overheid dient het algemeen belang te dienen door oplossingen aan te dragen. Niet nieuwe problemen te creëren of bestaande te verplaatsen. De Duinpolderweg creëert nieuwe en verplaatst oude problemen, welke variant dan ook.
- De overheid heeft een rechtzaak verloren aangaande fijnstof. De overheid dient zich meer in te spannen de hoeveelheid fijnstof terug te dringen. Het autoverkeer verder te faciliteren met de aanleg van weer een nieuwe weg past daar niet in. Denk verder ook aan de akkoorden van Parijs.
- Gezien de te verwachten ontwikkelingen in hoe mensen reizen en hoe goederen worden getransporteerd, is minder asfalt op zijn plaats. Met andere woorden; Noord- en Zuid-Holland gebruik de spaarzame gemeenschapsgelden voor oplossingen als LiteRail en dergelijke. (Kijk eens naar de gemeente Eindhoven en hun plannen)
- Economische groei is belangrijk maar deze

hoeft en uiteindelijk mag niet verkregen worden door meer consumptie van natuurlijke hulpbronnen.

- Elke variant leidt tot kapitaalvernietiging; verplaatsen van bedrijven, uitkopen van bewoners, het verlies van open ruimte in polders.

- Nut en noodzaak van de Duinpolderweg is nog steeds niet aangetoond.

- Een nieuwe weg met bruggen over de ringvaart zal zeker tot problemen leiden voor het vaarverkeer. En zorgt voor horizonvervuiling en geluidsoverlast over grotere afstand.

- Schimmige politieke spelletjes om bepaalde subsidiegelden te verkrijgen en mensen tegen elkaar uit te spelen, helpen niet om de burger het vertrouwen in de overheid te behouden.

Suggestie:

- geen Duinpolderweg

- N207 bij N208 aansluiten met rotonde en verdubbelling van de brug om een knelpunt weg te nemen.

- verzin een OV welke concurreert met de auto.

Bijlage

Bijlage

Bijlage

Page 1

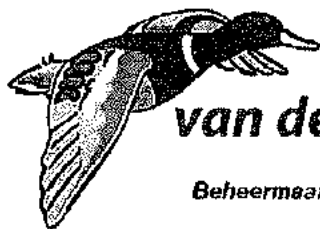
From: "Formdesk Response"
<VGVBV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 13:53:10 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55611172_3566539_Zienswijze_Duinpolderweg_Van_der_Kwaak_Hillegom.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55611172.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55611172
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 13:53:11

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED]
(Formdesknummer: 55611172)



van der Kwaak

Beheermaatschappij J. van der Kwaak & Zoon B.V.

Pastoorlaan 1
2182 BW Hillegom

Telefoon 06-53206165
IBAN NL86 INGB 0665 0448 28
Kvk Leiden 28009992
BTW-8040.51.215.B01

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 Pastoorlaan 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).



van der Kwaak

Beheermaatschappij J. van der Kwaak & Zoon B.V.

Pastorslaan 1
2182 BW Hillegom

Telefoon 06-53206165
IBAN NL86 INGB 0665 0448 28
Kvk Leiden 28009992
BTW-8040.51.215.B01

Bezwaren /zienswijzen

Van der Kwaak c.s. hebben de volgende zienswijzen:

ALGEMEEN

Masterplan Hillegom Noord

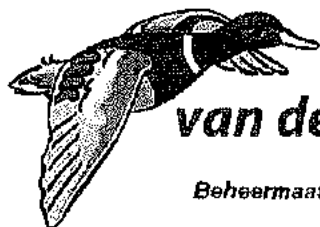
1. Het voorkeustracé Duinpolderweg is gepositioneerd op onder andere het terrein van Van der Kwaak c.s. en daarmee ook midden in het gebied wat behoort tot Masterplan Hillegom Noord. Dit Masterplan is op 11 juli 2013 vastgesteld door de Raad van Gemeente Hillegom, met de intentie woningbouw te realiseren. 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 milieuvervuillende 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

Beheermaatschappij J. van der Kwaak & Zoon B.V.

Pastoorstaal 1
2182 BW Hillegom

Telefoon 06-53206165
IBAN NL86 INGB 0665 0448 28
Kvk Leiden 28009992
BTW-8040.51.215.B01

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.

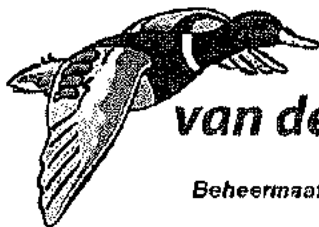
5. Het VVA betekent ook dat een drukke verkeersader door Hillegom zal gaan lopen. Uit de Nota VVA blijkt niet waarom op dit punt niet is gekozen voor de variant Midden (of vergelijkbaar), waarbij het bedrijventerrein en het dorp Hillegom worden ontzien.

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 Kwaak

Beheermaatschappij J. van der Kwaak & Zoon B.V.

Pastoorstaal 1
2182 BW Hillegom

Telefoon 06-53206165
IBAN NL86 INGB 0665 0448 28
Kvk Leiden 28009992
BTW-8040.51.215.B01

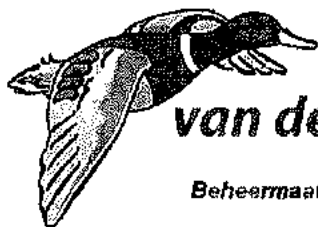
het opbreken van de 7 varianten in kleine onderdelen, en het vervolgens uit die onderdelen weer opbouwen van een nieuwe - samengestelde en omvangrijkere - variant, is volstrekt onduidelijk wat de gevolgen van deze nieuwe variant zijn.

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

Beheermaatschappij J. van der Kwaak & Zoon B.V.

Pastoorslaan 1
2182 BW Hillegom

Telefoon 06-53206165
IBAN NL86 INGB 0665 0448 28
Kvk Leiden 28009992
BTW-8040.51.215.B01

"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.

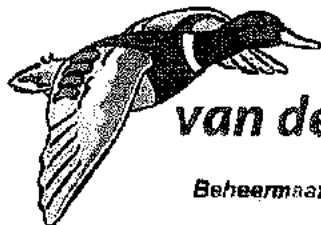
Andere negatieve effecten

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

Beheermaatschappij J. van der Kwaak & Zoon B.V.

Pastoorlaan 1
2182 BW Hillegom

Telefoon 06-53206165
IBAN NL86 INGB 0665 0448 28
Kvk Leiden 28009992
BTW-8040.51.215.B01

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.).

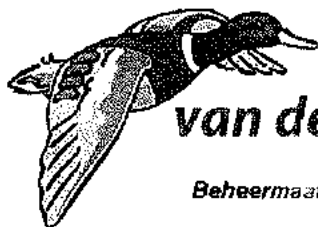
Gebrek aan draagvlak

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

Beheermaatschappij J. van der Kwaak & Zoon B.V.

Pastoorlaan 1
2182 BW Hillegom

Telefoon 06-53206165
IBAN NL88 INGB 0665 0448 28
Kvk Leiden 28009992
BTW-8040.51.215.B01

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 uitsluitsel, 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.

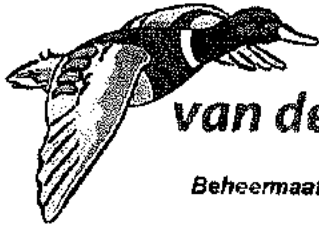
Het Advies R&D

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

Beheermaatschappij J. van der Kwaak & Zoon B.V.

Pastoorstaan 1
2182 BW Hillegom

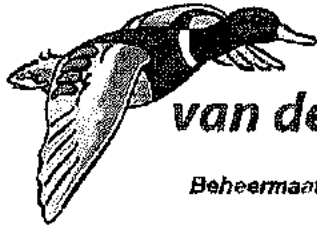
Telefoon 06-53206165
IBAN NL86 INGB 0665 0448 28
Kvk Leiden 28009992
BTW-8040.51.215.B01

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.



van der Kwaak

Beheermaatschappij J. van der Kwaak & Zoon B.V.

Pastoorstaal 1
2182 BW Hillegom

Telefoon 06-53206165
IBAN NL86 INGB 0665 0448 28
Kvk Leiden 28009992
BTW-8040.51.215.B01

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 Op- en Overslag BV,



Provincie
Noord-Holland

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-Allenstreek, 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	17-02-2018		
Zienswijze:	Bijgaand onze getekende zienswijze als aanvulling op de zienswijze welke 16-02-2018 door ons is gestuurd.		
Bijlage	55611172_3566539_Zienswijze_Duinpolderweg_Van_der_Kwaak_Hillegom.pdf		
Bijlage			
Bijlage			



Stichting Bescherming Erfgoed Zuid-Kennemerland

17 februari 2018

INGEKOMEN 21 FEB. 2018

Provincie NH

Tav het College van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

Postbus 3007

2001 DA HAARLEM

Betreft: Zienswijze Voorkeurstracé Duinpolderweg

Geacht college,

Stichting Bescherming Erfgoed Zuid-Kennemerland dient hierbij een zienswijze in tegen het VKA. De redenen daarvoor zijn als volgt:

- Het VKA gaat uit van een (op termijn) doortrekken van deze weg vanaf de N208 naar de N206 terwijl nut en noodzaak niet zijn aangetoond. Het reserveren van ruimte voor het stuk vanaf de N208 naar de N206 is in onze ogen dan ook voorbarig en volstrekt ongewenst;
- Het pakket NOG Beter 2.0 biedt de meeste verlichting en richt de minste schade aan van alle onderzochte alternatieven waarin asfalt wordt aangelegd;
- Voor het VKA bestaat geen maatschappelijk draagvlak in Hillegom. Aangezien de weg wordt aangelegd over het grondgebied van deze gemeente is het uiteraard in politiek en bestuurlijk opzicht van groot belang met de wensen van deze gemeente rekening te houden. Zonder draagvlak geen weg. Voor de NOG Beter 2.0 variant bestaat wel draagvlak;
- Het staat vast dat de gemeenten van Holland Rijnland unaniem hebben gekozen voor de zgn midden variant en dat ook hebben uitgedragen en



Stichting Bescherming Erfgoed Zuid - Kennemerland

voordelen van het aanleggen van een weg door de Oosteinderpolder,
opwegen tegen de nadelen;

- Bij de aanleg van de midden variant zal de schade aan de natuur nog groter zijn dan bij de aanleg van de weg volgens het VKA. Dat aspect blijft bij Holland Rijnland compleet onderbelicht. De Oosteinderpolder is een open veenpolder die van groot belang is vanuit cultuurhistorisch oogpunt bezien. Het landschap zal voorgoed verdwijnen als dwars door dat gebied een snelweg wordt aangelegd terwijl nut en noodzaak daarvan niet vaststaan;
- Het doortrekken van de Weerlaan richting de N205 is een alternatief dat de natuur het minste schade berokkent en zal zorgen voor de minste vervuiling en milieubelasting, zoals ook uit de MER blijkt.

Wij besluiten onze zienswijze met een dringend verzoek: trek de Weerlaan door naar de N205 en stap af van de zinloze vernietiging van natuur en milieu. Wij zijn tegen een aanleg van de weg dwars door de Oosteinderpolder. Wij zien niets in het VKA dat niet alleen onrealistisch is maar de bevolking ook een rad voor ogen draait. Het is uitermate beschamend zoals het tot nu toe is gelopen. Het gebrek aan transparantie, de geheime vergaderingen, de samenstelling van de Adviesgroep, het bij voorbaat afwijzen van de variant NOG Beter 2.0, alles bij elkaar is wijst dit in de richting van het tegen elkaar uitspelen van belanghebbenden. Dat vinden wij stuitend en het openbaar bestuur onwaardig.

Hoogachtend,


Bestuurder Stichting Bescherming Erfgoed Zuid-Kennemerland
SBEZK
P/a Bennebroekerdreef 6
2121 CN Bennebroek



Stichting Bescherming Erfgoed Zuid - Kennemerland

bepleit bij de provincies NH en ZH. Dan is het niet realistisch te veronderstellen dat u zult vasthouden aan het VKA;

- Hoewel Holland Rijnland de midden variant bepleiten is ook die variant niet aanvaardbaar noch realistisch. Immers, deze variant is gekozen omdat, zo luidde de verklaring van LTO vertegenwoordiger Van Haaster tijdens de extra ingelaste raadsvergadering van 15 februari jl in Hillegom, binnen de provincie NH geen draagvlak bestond voor het pakket NOG Beter 2.0. LTO voelde zeer veel voor dat pakket, maar stuitte bij de projectgroep op verzet. Dat betekent dat van een eerlijke belangenafweging geen sprake was maar dat de Adviesgroep min of meer is gestuurd in de richting van het VKA in de wetenschap dat deze variant zou sneuvelen wegens gebrek aan draagvlak in Hillegom. Direct na het afserveren van de zuid variant zou dan met man en macht bewogen worden richting midden. Deze salami tactiek is een overheid onwaardig. Uit de woorden van Van Haaster, maar ook uit de woorden van wethouder Van Rijnberk van Bloemendaal, thans tevens statenlid D66 in de provincie ZH, blijft alleen de midden variant over omdat NOG Beter 2.0 is af gereserveerd door de provincie NH. Wat hier in feite is gebeurd is dat de provincie NH mikte op de midden variant maar zag dat dit op verzet stuitte. Toen heeft ingezet op het zuidelijk alternatief dwars door Hillegom in de wetenschap dat hier groot en fel protest tegen aan zou worden getekend zodat Hillegom en Holland Rijnland vervolgens alles op alles zouden inzetten op de midden variant als 'minst slechte' keuze van de twee. Een oneerlijke en weinig integere race waarbij de bevolking op een dwaalspoor is gezet of erger nog: voor de gek is gehouden;
- De midden variant kan evenmin rekenen op draagvlak aangezien de gemeente Bloemendaal van de midden variant ernstige hinder zal ondervinden (geluid, fijnstof). Aangezien de windrichting meestal zuidwest is in dit gebied, zal het fijnstof en het geluid een grote belasting betekenen voor het dorp Bernebroek. Dus ook deze variant dient u te schrappen op grond van het ontbreken van draagvlak, nog los van het feit dat de midden variant onvoldoende oplossend vermogen biedt, althans niet zodanig dat de



Prov Noord-Holland

College GS

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

A1200 #545120X#000#0000#

2121 CN

nr6

Aan Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland
p/a Provincie Noord-Holland
t.a.v. mevrouw R. Luchtenburg
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

INGEKOMEN 21 FEB. 2018

Hillegom, 16 februari 2018

Betreft: 1030959/zienswijze planstudie Duinpolderweg

Geachte mevrouw Luchtenburg, geachte lezer,

Langs deze weg willen wij gebruik maken van de mogelijkheid tot het indienen van een zienswijze tegen het voorlopig voorkeursalternatief ten aanzien van de Duinpolderweg. Wij zijn onaangenaam verrast door het voorlopig voorkeursalternatief, dat afwijkt van de door de stuurgroep gekozen variant. Het huidige voorlopige voorkeursalternatief komt op 150 meter afstand van onze (eind 2016 opgeleverde) nieuwbouwwoningen te liggen. Wij kunnen ons hier niet in vinden, en voeren daarvoor de volgende argumenten aan:

Het doel van de Duinpolderweg is het vergroten van de bereikbaarheid en leefbaarheid in de Haarlemmermeer, de Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland. Het is daarbij bijzonder dat gekozen wordt de weg door Hillegom te trekken, aangezien Hillegom (via de N207/A4/A44 en de N206) geen problemen heeft met de bereikbaarheid. Binnen het dorp ontstaan deze problemen juist wel wanneer de Duinpolderweg volgens het huidige voorkeursalternatief zou worden aangelegd: dan wordt de noordkant van Hillegom afgesplitst van het dorp. Het wekt de indruk dat bij dit voorkeursalternatief voorbijgegaan is aan (het behoud van) de bestaande dorpskernen, terwijl dat bij andere provinciale wegen wel een belangrijk aandachtspunt lijkt te zijn. Wij kunnen niet begrijpen waarom hiervan in het geval van de Duinpolderweg is afgeweken.

Daarnaast is ons bij de aankoop van onze woningen verteld dat op het terrein tegenover onze woningen op termijn huizen gebouwd zouden worden. Met de aanleg van de Duinpolderweg volgens het voorliggende voorlopig voorkeursalternatief kan de geplande bouw van deze woningen niet doorgaan, en krijgen wij straks een provinciale weg voor onze deur, in plaats van woningen. Ook hiertegen hebben wij bezwaar, zowel gezien het feit dat wij vrezen voor een waardedaling van onze woningen, als het leefklimaat van onze omgeving. De aanleg van de Duinpolderweg volgens het voorliggende plan brengt immers negatieve gevolgen met zich op het gebied van lucht, geluid en gezondheid. Hiervan ondervinden wij, aangezien wij op zeer korte afstand van de aan te leggen weg wonen, behoorlijk hinder. Op geen enkele wijze kunnen wij in de plannen terugvinden hoe wij hiervoor gecompenseerd gaan worden en/of op welke wijze deze problemen ondervangen gaan worden.

Het 'aanzuigeffect' brengt extra verkeer via Hillegom naar de Duinpolderweg. Voor ons levert dit problemen op, omdat onze kinderen de N208 moeten oversteken om naar de basisschool te gaan. Nu gaat dit nog wel, maar op extra verkeersdrukte zitten we uiteraard niet te wachten. Toen wij onze huizen

kochten (eind 2015) was al sprake van de aanleg van de Duinpolderweg. Dat deze zo dichtbij onze woningen zouden komen te liggen, konden wij echter niet vermoeden, aangezien het huidige voorkeursalternatief een combinatie is van 2 eerdere voorstellen.

Daarbij merken wij op dat wij vrezen voor nog meer extra verkeer na aansluiting op de N206, aangezien de mogelijkheid reëel is dat de Pastoorslaan, waaraan onze woningen liggen, als sluiproute gebruikt zal worden.

Wij danken u voor de aan deze brief besteedde aandacht en hopen dat dit schrijven er (mede) toe zal leiden dat gekozen wordt voor een ander voorkeursalternatief, waarbij onze voorkeur uit gaat naar het alternatief 'Midden', waarbij wij voor de onderliggende argumentatie aansluiten bij de zienswijze van de gemeenteraad van Hillegom.

Hoogachtend,

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted] GM Hillegom

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted] Hillegom

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted] GM Hillegom

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted] Hillegom

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted] Hillegom

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted] Hillegom

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted] Hillegom

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted] Hillegom

[Handwritten signatures and scribbles]

VAN BENTHEM & KEULEN
ADVOCATEN & NOTARIAAT

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

INGEKOMEN 21 FEB. 2018

mr F.A. Mulder en
mr R.J.Th. Vos
Advocaten
Archimedeslaan 61
Postbus 85005
3508 AA Utrecht
T: 030 - 2595 521
F: 030 - 2595 505
E: remkovos@vbk.nl
www.vbk.nl

Datum: 20 februari 2018
Onze referentie: 540/300572/4627565.1
Uw referentie: 1030959
Betreft: [REDACTED] / Provincie Noord-Holland

Geachte mevrouw Luchtenburg,

In de op 16 februari jl. namens mijn cliënten, de vennootschap onder [REDACTED] en [REDACTED] via uw website ingediende zienswijze in verband met het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg is een foutje geslopen in de tenaamstelling. Abusievelijk staat op de eerste pagina van de zienswijze vermeld mevrouw [REDACTED] waar dat moet zijn mevrouw [REDACTED].

Wij bieden u onze verontschuldiging aan voor deze omissie en verzoeken u deze wijziging in de tenaamstelling door te voeren in uw administratie.

Mocht u nog vragen hebben naar aanleiding van het vorenstaande dan vernemen wij dat graag van u.

Met vriendelijke groet,


[REDACTED]

Van Benthem & Keulen N.V. ("Van Benthem & Keulen") is een naamloze vennootschap die zich het beoefenen van de advocatuur en de notariële praktijken doel stelt. Bij die uitoefening laat Van Benthem & Keulen zich bijstaan door personen die door haar bij de uitvoering van de opdrachten van haar cliënten worden ingeschakeld.

Alle opdrachten gelden als uitsluitend aan Van Benthem & Keulen gegeven, ook indien het de uitdrukkelijke of stilzwijgende bedoeling is dat een opdracht door een bepaalde persoon zal worden uitgevoerd. De werking van artikel 7:404 Burgerlijk Wetboek, dat voor het laatstgenoemde geval een regeling geeft, en de werking van artikel 7:407 lid 2, dat een hoofdelijke aansprakelijkheid vestigt voor de gevallen waarin aan twee of meer personen een opdracht is gegeven, worden uitgesloten.

Indien bij de uitvoering van een opdracht van een cliënt zich onverhoopt een gebeurtenis voordoet, die tot aansprakelijkheid leidt, zal die aansprakelijkheid beperkt zijn tot het bedrag of de bedragen waarop de door Van Benthem & Keulen afgesloten verzekeringen aanspraak geven.

Van Benthem & Keulen N.V. ("Van Benthem & Keulen") is a limited liability company whose object is the practice of law as attorneys-at-law and civil law notary. In this practice of law, Van Benthem & Keulen may, from time to time, be assisted by persons engaged by it in connection with the performance of client assignments.

All client assignments are deemed to have been given to Van Benthem & Keulen as an organisation, even in the event that it is the explicit or implicit intent that the assignment be performed by a specific person. Article 7:404 of the Dutch Civil Code, which provides for the latter, and Article 7:407 subsection 2, which, for the former, creates a joint and several liability where assignments have been given to two or more persons, shall not apply.

In the event that when carrying out a client assignment, an event should occur which may lead to a liability, such liability shall be limited to the amount or amounts indemnified by Van Benthem & Keulen insurances.

Van Benthem & Keulen N.V. ("Van Benthem & Keulen") ist eine Aktiengesellschaft mit dem Ziel der Ausübung der Tätigkeiten von Rechtsanwälten, Prozessbevollmächtigten und Notar. Bei dieser Tätigkeit lässt sich Van Benthem & Keulen durch Personen unterstützen, die von ihr zur Ausführung der Aufträge ihrer Mandantschaft beauftragt werden.

Alle Aufträge gelten als ausschließlich Van Benthem & Keulen erteilt, auch wenn die ausdrückliche oder stillschweigende Absicht besteht, dass ein Auftrag von einer bestimmten Person ausgeführt werden soll. Die Geltung von § 7:404 Burgerlijk Wetboek, der für den letztgenannten Fall eine Regelung anbietet, sowie von § 7:407 Abs. 2, in dem eine persönliche Haftung für die Fälle festlegt, in denen zwei oder mehreren Personen ein Auftrag erteilt wurde, wird ausgeschlossen.

Sollte bei der Ausführung eines von einer Mandanten erteilten Auftrags unverhofft ein Ereignis auftreten, das zur Haftung führt, beschränkt sich diese Haftung auf den Betrag oder die Beträge, auf die die von Van Benthem & Keulen abgeschlossenen Versicherungen Anspruch verschaffen.

PostNL
Post Betaald

VAN BENTHEM  KEULEN
ADVOCATEN & NOTARIAAT

WILSON, JAMES H., JR., 1907-1986, was born May 10, 1907, at New York City, N.Y.; died March 10, 1986, at New York City, N.Y.

Postbus 85005 • 3508 AA Utrecht

www.vbk.nl



Page 1

From: "Formdesk Response"
<VGVBV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 13:43:31 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55611060.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55611060
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 13:43:32

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door Mevr. [REDACTED]

(Formdesknummer: 55611060)

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-Ilpenstreek, 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:

1. Mijn keuze is het alternatief Zuid omdat ik bij uw huidige voorkeursalternatief 7 nog teveel verkeersoverlast verwacht voor de Spieringweg.

2. Bovendien ben ik tegen die voorgenomen rondweg om Zwaanshoek, die achter de begraafplaats langs zou komen te lopen omdat die nog weer extra verkeer over de Spieringweg langs mijn woning gaat brengen, waar het nu ook al vaak erg druk is.

Ik wens iedereen succes bij de verdere uitwerking van de plannen.

M.vr groet

Bijlage

Bijlage

Bijlage

Page 1

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLn5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 14:13:36 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55611384_3566563_Zienswijze_De_Zijk_15022018.docx,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55611384.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55611384
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 14:13:37

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55611384)

Zienswijze op het voorlopig Voorkeursalternatief Duinpolderweg

In deze zienswijze wordt namens bewoners uit De Zilk een zienswijze gegeven op het "voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg"

Als inwoners van De Zilk zijn wij belanghebbenden inzake het dossier Duinpolderweg.

In het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg wordt aangegeven dat de verbinding vanaf de N208 in de toekomst mogelijk wordt doorgetrokken tot aan de N206. In een brief aan bewoners (d.d. 22-12-2017) met kenmerk 1031782/1031786, geeft de Provincie Noord-Holland nogmaals aan dat als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief de 'verbinding' in de toekomst mogelijk wordt doorgetrokken tot aan de N206.

Als inwoners van De Zilk zien wij geen meerwaarde in het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg in relatie tot het oplossen van problemen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid die zich in de regio afspelen.

Op basis van het door u uitgevoerde onderzoek wordt geconcludeerd dat het voorlopige voorkeursalternatief zonder doortrekking van de N208 naar N206 in redelijke mate voldoet aan de bereikbaarheidsdoelstellingen van het project, terwijl de leefbaarheidsdoelstelling ruim wordt gehaald. Verder wordt gesteld dat een doortrekking van de N208 naar de N206 pas (vanuit een regionale bereikbaarheidsoptiek) zinvol is om te realiseren wanneer de economische en demografische groei doorzet. Deze voorgaande stellingname is met grote onzekerheid omgeven, terwijl een doortrekking op lokaal niveau feitelijk gezien negatieve effecten zal opleveren ten aanzien van de leefbaarheid in De Zilk.

Waarom een verbinding tussen de N208 en N206?

Onder worden argumenten aangedragen waarom inwoners van De Zilk tegen het doortrekken van de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg zijn:

- Als bewoners zien we geen nut en noodzaak voor het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206.
 - Een voorkeursalternatief zonder het doortrekken van de N208 naar de N206 kan de (toekomstige) bereikbaarheidsdoelstelling afdoende invullen.
 - Omdat het gaat om een regionale opgave en niet om een enkel knelpunt, zijn Gedeputeerde Staten voor wat betreft het voorlopige voorkeursalternatief uitgekomen op een combinatie van elementen (lees het voorlopige voorkeursalternatief). In de huidige combinatie van elementen zal een 'niet noodzakelijk' deel (het doortrekken N208-N206) voor het invulling geven aan de regionale bereikbaarheidsdoelstelling, echter wel significante lokale problemen introduceren als het gaat om de leefbaarheidsdoelstelling.
 - Daarnaast speelt voor ons een rol dat op basis van de scenario's van het PBL en CPB m.b.t. de economische en demografische groei al te gemakkelijk een 'schijnwerkelijkheid' kan worden gecreëerd.
 - Tot slot is het volstrekt onduidelijk/onzeker of de substantieel hogere kosten die genoemd zijn met een (niet noodzakelijke) doortrekking van de N208 naar de N206 opwegen tegen de baten.
- Als bewoners zijn wij van mening dat het doortrekken van de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg niet bijdraagt aan het verminderen van de verkeershinder in de leefomgeving. Wij zien de volgende negatieve effecten op ons afkomen:
 - Forse toename verkeersoverlast op de Zilkerduinweg en omliggende woonstraten; de verkeersveiligheid in de kern De Zilk zal aanzienlijk verslechteren door extra verkeersdrukke.
 - Grote inbreuk op de leefbaarheid van omwonenden door extra geluids- en verkeersoverlast
 - Verdere aantasting van het dorpse karakter van De Zilk
 - Toename van fijnstof, dus luchtvervuiling
 - Negatieve gevolgen voor het landschap (doorsnijding), de landbouw en het Natura 2000 gebied Kennemerland

Het voorlopige voorkeursalternatief zorgt voor onduidelijkheid!

In het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg is het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206 opgenomen als een 'stippellijn'. Daarmee interpreteren wij de doortrekking als een niet volwaardig onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg.

Bij bewoners van De Zilk is er grote onduidelijkheid over het (vervolg)proces. Aan de hand van de onderstaande punten wordt dit toegelicht:

- Duidelijkheid over het voorkeursalternatief is ons inziens een voorwaarde om te komen tot een stabiele planuitwerking. Locatie en tracé zouden niet meer ter discussie moeten staan. Een niet volwaardig (of lees noodzakelijk) onderdeel (doortrekking N208-N206) staat met de huidige onderbouwing per definitie ter discussie.
- Voor bewoners van De Zilk is onduidelijk hoe een niet volwaardig onderdeel mogelijk later een plek kan krijgen in het besluitvormingsproces. Kern van besluitvorming zou moeten zijn om te komen tot besluiten van een zodanige kwaliteit qua inhoud en procesgang dat deze maatschappelijk zo breed mogelijk worden gedragen.
- Het feit dat de verbinding geen volwaardig onderdeel uitmaakt van het voorlopige voorkeursalternatief suggereert en versterkt de opvatting van bewoners van De Zilk dat nut en noodzaak onvoldoende aantoonbaar wordt gemaakt.
- Het is onduidelijk welke onverwachte gebeurtenissen / risico's die van invloed zijn op het voorlopige voorkeursalternatief er toe doen besluiten om mogelijk een ruimtelijke reservering te treffen voor het doortrekken van de N208 naar de N206 als (niet volwaardig) onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg
- Een mogelijke ruimtelijke reservering zorgt in economische en milieutechnische zin voor grote onzekerheid bij direct omwonenden.

Advies

Tot slot willen wij u er op wijzen dat naast de beoordelingscriteria om te komen tot een beoordeling van de alternatieven (zoals vervat in de MER), ook draagvlak een belangrijk criterium is. Vanuit bewoners De Zilk is er geen draagvlak voor het doortrekken van de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg.

Bewoners uit De Zilk adviseren beide Provincies dan ook om op basis van onderliggende inspraakreactie het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206 te schrappen uit het voorkeursalternatief.



Provincie
Noord-Holland

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-Plenstreek, 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:

Page 1

From: "Formdesk Response"
<VGvhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 13:12:04 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55610713_3566482_20180216_Zienswijze_Platform_MER_DPW.pdf,55610713_3566483_20180216_Bijlage_1_NOG_Beter_2.0_-_OV-lijnen.pdf,55610713_3566484_20180216_Bijlage_2_OV_Hr._Evers_DB_FO_031117.pdf,Zienswijze_Plans studie_Duinpolderweg_55610713.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55610713
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 13:12:06

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55610713)

PLATFORM NOG

Correspondentieadres:
Gravin Adahof 22
2114 DW Vogelenzang

www.geenduinpolderweg.nl
✉ platformnog@geenduinpolderweg.nl

Vogelenzang, 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 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 Lisserbroek 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 blijft 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 Rijksweg, 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 reistijd-baten 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.

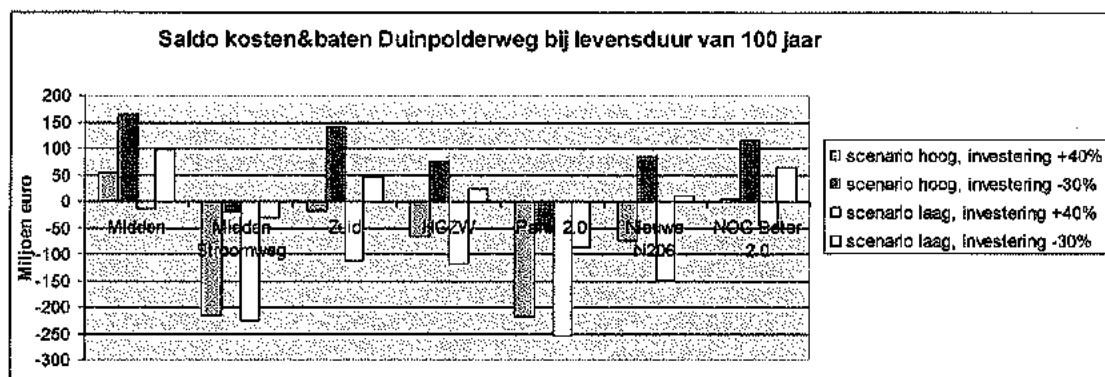
Verbeterde berekeningen mét gevoeligheidsanalyse

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.

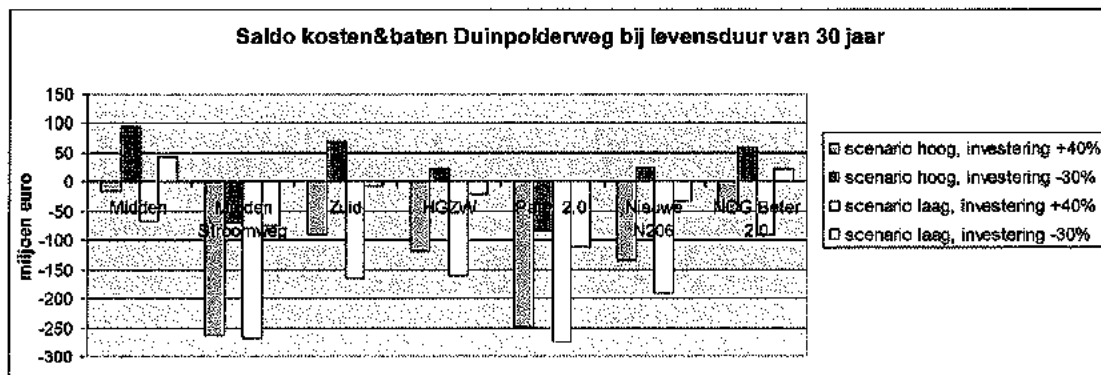
Berekening over 100 jaar uiterst discutabel

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.

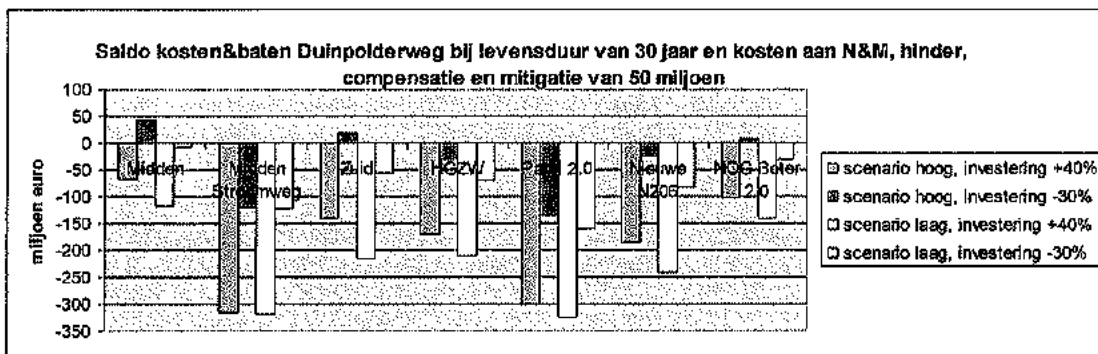
Bij een door de N&M organisaties gemaakte realistischer schatting van de effectieve levensduur van de weg (op basis van de ons ter beschikking gestelde rekenformules van Koopmans) ziet het er als volgt uit:



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 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 Vossen 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,

 voorzitter

PLATFORM NOG

 vertegenwoordigt:

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

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 Weerlanerpolder 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, Pallandlaan, N443 en Gooweg) naar Noordwijk. De route wordt: vanaf Station Schiphol via de A4 en de A44 en Sassenheim (Pallandlaan), 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 – Nw/Vennep 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, Rijnsburgerweg, 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, Heijeburg
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, Rijnsburgerweg) 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 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 verzellen 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 gemeenschappen 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	1.808.000	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 80 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
Bloemendaal (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	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 - 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 alternerend 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	48	-	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	
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 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 spoortijnen 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 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 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 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, 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

<i>Noordwijk Lindenplein <=></i>	<i>optie 1: auto/fiets/bus => via treinstation</i>	<i>optie 2: auto/fiets/bus => via treinstation</i>	<i>auto, direct</i>
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 parkeer ruimte,
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

<i>Huidige buslijnen</i>	<i>Suggesties (-) verwijst naar de lijnen in Tableau 10</i>	<i>freq sp/dl</i>
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 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.



Provincie
Noord-Holland

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-ollenstreek, 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:

Page 1

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 13:08:05 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55610668_3566473_College_van_Gedeputeerde_Staten_Noord.docx,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55610668.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55610668
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 13:08:07

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55610668)

WIJKRAAD OOSTDUIN



College van Gedeputeerde Staten Noord-Holland
Mevrouw. R. Luchtenburg, 1030959
zienswijze planstudie Duinpolderweg
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Hillegom, 17 februari 2018

Inzake: Zienswijze Planstudie / MER Duinpolderweg

Geacht college,

Aan u is door Platform NOG een tweetal zienswijzen toegezonden met betrekking tot de Duinpolderweg.

Hierbij deel ik u namens de Wijkraad Oostduin volledigheidshalve mede, dat deze twee zienswijzen volledig door ons ondersteund worden en mede namens ons zijn ingediend.

Ten behoeve van de behandeling van de zienswijzen dienen wij beide hierbij eveneens in.

In afwachting van uw reactie.

Met vriendelijke groet,
Namens Wijkraad Oostduin,

[Redacted]
Voorzitter

[Redacted]
[Redacted] Hillegom
[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-Vollenstreek, 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: 17 Feb 2018 13:14:11 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55610738_3566486_20180216_Bijlage_3_Eindconcept_quick_scan_MKBA_Prof._dr._Carl_Koopmans.pdf,55610738_3566487_20180216_Bijlage_4_rapport_Natuur_in_MER-studie_DPW_def-Antje_Ehrenburg-Chris_Brunner.pdf,55610738_3566488_20180216_Bijlage_5_Cultuurhistorische_Waarden_Weerlaner-_en_Oosteinderpolder_Ver._BdP.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55610738.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55610738
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 13:14:12

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55610738)

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 Hoofdrapport 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 opstellen: agrarische grond, tuinbouwgrond, bollengrond, bebouwde grond (kassen/bedrijf), aankoop woningen, bedrijf met kantoor, bedrijf met bal, kassen, loonbedrijf met bal etc.”*...

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

² Bennebroekerweg Spoorlaan-A4, overige infra Haarlemmermeer, Ringvaartbruggen 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; Ontwerpotitie; 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 spoorkernisingen: verbussingskosten (vervangend vervoer tijdens buitendienststellingen)*
- *Onderzoek Archeologie*
- *Onderzoek niet gesprongen explosieven¹*

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 geluidhinderen 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.

¹ 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 uitvoering 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 kantteekeningen:

- 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 absoluut 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.uniredconsumers.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 accijnzen	-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 waardevolle patronen	-?	-?	-?	-?	-?	-?/0	0
Cultuurhistorisch waardevolle elementen	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 -278	-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)	-2+?-? 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 reistijdslaat bepaald in Hoofddorp op de Beenebroekerweg/Nieuwe Beenebroekerweg?
 - b. Waarom zijn in de MKBA geen andere varianten onderzocht, zoals alleen verbreding van de Beenebroekerweg/Nieuwe Beenebroekerweg tussen de A4 en de Spoorbaan, 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 uitvoering gepresenteerd en uitkomsten het scenario laag slechts als een gevoeligheidsanalyse en bijkomst?

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 werkelijk 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 kostenramming?

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. Waarop beruht de MKBA op een gelijktijdigheid tussen met betrekking tot de kosten, op basis van deze bandbreedte?
 - b. Volgt er nog een update van de MKBA met twee precieze kostenramingen?
 - c. Is een onderbouwing van de kostenramming beschikbaar, inclusief aanvallen te amoveren objecten en rufers 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 beruht de deelstudie Verkeer geen totale reistijden op alle trajecten?

- b. Waarom zijn trajecten gekozen tussen locaties die deels zelf geen belangrijke herkennings-/bestemmingen zijn, zoals "A4" "A9", Buggerveen en Rugenhoek?
- c. Zijn de reistijden op de andere trajecten (dan de zes genoemde) een deel van de totale reistijden op netverkeersniveau 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 N251) (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 "In in scenario Hoog voor personenverkeer 0,63" s 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 veiligheidsverhogingen en reusverkortingen?
- 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-Sudernweg), impliceert dat dan 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 aangegeven als "de waarde van reistijdwinsten (of -verliezen) die **niet** worden veroorzaakt door veranderingen in congestie"?
 - b. Waarvoor worden deze reistijdwinsten (of -verliezen) veroorzaakt?
 - c. Klopt het dat het soms gaat om reistijdverliezen? (buit. in variant Zuid).
Reistijdwinsten totaal 245 (tabel 4.4); Reistijdbetrouwbaarheidsbaten 75 (tabel 4.6) $\Rightarrow$ reistijdwinsten (of -verliezen) die worden veroorzaakt door veranderingen in congestie: $75/25\% = 300$ (of, alinea boven tabel 4.6: $\Rightarrow$ reistijdwinsten die **niet** worden veroorzaakt door veranderingen in congestie: $245 - 300 = -55$).
15. Waarom worden effecten op de variabele rijkosten 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 rijk- 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. Roberustheid wordt in de MKBA kwalitatief beschreven, met plus-tekens. Daarnaast zijn gemonetariseerde baten van betrouwbaarheid meegenomen. Over robuustheid zegt de MKBA (p. 28): *"Roberustheid is nauw gerelateerd aan betrouwbaarheid. Ook bij roberustheid 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."*
- Er is een verband naar het oordeel van Ecoris van niet-gemonetariseerde extra baten, 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 Ecoris 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 "Waardering kengetallen verkeersveiligheid" van Rijkswaterstaat: https://www.rws-economie.nl/binaries/twseconomie/documenten/publicaties/2016/2016/veiligheid_veiligheid_waardering_kengetallen_verkeersveiligheid.pdf?
- Ja 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, Cultuurhistorisch 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 uitgegaan 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?
- Ja, kan Ecorys onderbouwen dat de negatieve leefomgevingseffecten leiden tot verwaarloosbare welvaartseffecten?
 - Ja nee, waarom concludeert de MKBA (p. 35) dat voor "de meest alternatieven de maatschappelijke kosten lager zijn dan de maatschappelijke baten" (p. 35) en dat "bij een de alternatieven tot alomvattende en ... positieve maatschappelijke baten en vermindering van de schadekosten komen de Doelstellingen niet aan te voldoen"?
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.rws-economie.nl/documenten/publicaties/2016/2016/leefomgeving/leefomgeving/>?

Hand-drawn map of a village area. The map shows a network of roads and various landmarks. The legend in the bottom right corner identifies three types of roads:

- Main road (indicated by a thick line with arrows)
- Secondary road (indicated by a thin line with arrows)
- Tertiary road (indicated by a dashed line with arrows)

Key landmarks and locations labeled on the map include:

- Zoo/Forest
- Market
- Hospital
- Primary school
- Secondary school
- Bus stop
- Police station
- Municipal office
- Municipal school
- Municipal market
- Municipal hospital
- Municipal police station
- Municipal bus stop
- Municipal primary school
- Municipal secondary school

The image contains four circular diagrams illustrating different types of cell division. The top-left diagram shows a cell in the process of mitosis, with chromosomes visible and a cleavage furrow forming. The top-right diagram shows a cell undergoing meiosis, with multiple daughter cells being released. The bottom-left diagram shows a cell undergoing binary fission, with a single daughter cell being released. The bottom-right diagram shows a cell undergoing binary fission, with a single daughter cell being released.

Februari 2018

In opdracht van: Samenwerkende Natuur- en Milieuorganisaties in Zuid-Kennemerland en Bollenstreek

Inhoud

Samenvatting.....	3
1. Aanleiding, werkwijze, leeswijzer.....	5
1.1 Leeswijzer	5
2. Landschappelijke eenheden	6
2.1 De duinen van Zuid-Kennemerland.....	6
2.2 De Bollenstreek	6
2.3 De Haarlemmermeerpolder	7
3. Natuurbeleid in de provincies Noord- en Zuid-Holland	9
3.1 Beleid Noord-Holland	9
3.2 Beleid Zuid-Holland	9
4. De varianten	10
5. Algemene opmerkingen over deelrapport Natuur	11
6. Omissies in deelrapport Natuur per soortgroep	13
6.1 Vaatplanten	13
6.2 Zoogdieren.....	13
6.3 Reptielen en amfibieën	16
6.4 Vissen.....	16
6.5 Broedvogels, doortrekkers en wintergasten	17
6.6 Ongewervelden	17
7. Aandachtspunten per deelgebied per tracé	19
7.1 Binnenduinrand.....	19
7.2 Landgoederen Zuid-Kennemerland.....	20
7.3 Vosse- en Weerlanerpolder en Oosteinderpolder	20
7.4 Kanalen en vaarten.....	22
7.5 Haarlemmermeerpolder	22
7.6 Samenvattend	22
8. Effectbeoordeling	23
8.1 Stikstofdepositie	23
8.2 Ruimtebeslag.....	25
8.3 Verdroging.....	26
8.4 Barrièrewerking.....	26

8.5 Geluid, licht, optische effecten	26
8.6 Overtreding Wnb-soorten	27
8.7 Totale score effecten	28
8.8 Samenvattend	29
9. Conclusies en aanbevelingen	31
Literatuur	33
Links	33
Bijlagen	36
Bijlage 1: Van Wet Natuurbescherming vrijgestelde soorten per provincie	36
Bijlage 2: In Vosse- en Weerlanerpolder waargenomen vogelsoorten sinds 2011	37
Colofon	39

Samenvatting

In dit rapport wordt een kritische review gegeven op de analyses uit het rapport “MER Duinpolderweg, deelrapport Natuur” door Royal Haskoning in opdracht van de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland (Groenendijk & de Rooij, 2017), hierna: het deelrapport Natuur. Hierin worden de verschillende alternatieve tracés van een toekomstige Duinpolderweg door de noordelijke bollenstreek, zuidelijk Noord-Holland en de Haarlemmermeer met elkaar vergeleken op verschillende deelaspecten natuur.

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 rapport biedt op zich een goed inzicht in de kwetsbaarheid van habitats en de ernstige (meer dan alleen significante) gevolgen die een eventuele wegverbinding met de N206 daarvoor 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. 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 één dag veldonderzoek gedaan naar flora en fauna op/bij de tracé alternatieven. Dit veldwerk is gezien de reikwijdte van de verschillende alternatieven absoluut ontoereikend. Aan de eisen die zijn gesteld in de richtlijnen (inzicht in aantallen en dichtheden van beschermde soorten) wordt niet voldaan. 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 waardevolle graslanden. Het deelrapport Natuur meldt dat dit gebied onaangeroerd blijft door de verschillende alternatieven, wat fundamenteel onjuist is (blz. 19). 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 Bereikbaarheid Bollenstreek – Haarlemmermeer MER /Duinpolderweg.

Ook valt er op het deelrapport Natuur nogal wat aan te vullen. Voor een gedegen afweging van de verschillende tracés is het nodig dat er op basis van de geconstateerde omissies (hoofdstuk 7) een aanvulling komt op het deelrapport Natuur en de 'plus-mín-tabellen' aldaar. Daarnaast is voor een goede afweging aanvullend veldwerk nodig naar verschillende onderbelichte soortgroepen. Het advies is om gedegen flora- en faunaonderzoek uit te laten voeren voor alle alternatieven middels veldonderzoek gedurende minstens één heel seizoen, alvorens verder te gaan met de planstudie.

Zodra duidelijk is of er een Duinpolderweg komt en via welk tracé, dan zal nader aanvullend onderzoek nodig zijn op gebied van beschermde soorten in dat specifieke tracé en de wijde omgeving daaromheen.

Natuur niet serieus meegewogen in besluitvorming over voorkeursalternatief

Het in december 2017 bekend gemaakte voorlopig voorkeurstracé van GS Noord-Holland is een variant die op basis van het deelrapport Natuur niet hoog scoort. Bij de keuze om ook een wegtracé naar de N206 ruimtelijk te reserveren wordt niet eens melding gemaakt van het gegeven dat zo'n wegverbinding mogelijk tot in lengte van jaren niet vergunbaar is. Het lijkt er dan ook op dat dit voorkeursalternatief op basis van andere argumenten is gekozen (zoals politieke, verkeerskundige en/of economische redenen). Het is dan ook de vraag of natuuraspecten bij de planvorming Duinpolderweg überhaupt de serieuze afweging krijgen die ze wettelijk verdienen.

1. Aanleiding, werkwijze, leeswijzer

Al jaren is sprake van een mogelijke toekomstige Duinpolderweg ter verdere ontsluiting van de noordelijke Bollenstreek. Deze weg is niet onomstreden: nut en noodzaak staan ter discussie. Waar de provincies Noord- en Zuid-Holland vooral wijzen op de noodzaak om de regio beter te ontsluiten en de dorpen te ontlasten van verkeer, vragen lokale verenigingen en bewoners in Hillegom, Bennebroek en Vogelenzang zich juist af of dit werkelijk nodig is, en wijzen zij op de aantasting van natuur en landschap.

Na jaren voorbereiding is in 2017 een MER-studie (Milieu Effect Rapportage) naar verschillende tracévarianten uitgevoerd en verschenen. De MER-studie bestaat uit verschillende deelrapporten, o.a. verkeer, landbouw, leefmilieu, ruimtelijke kwaliteit, bodem en water, en natuur.

In dit rapport wordt op verzoek van de samenwerkende Natuur- en Milieuorganisaties¹ een review uitgevoerd van het rapport “MER Duinpolderweg, deelrapport Natuur” door Royal Haskoning in opdracht van de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland (Groenendijk & de Rooij, 2017), hierna: het deelrapport Natuur.

Voor dit rapport is een literatuurstudie uitgevoerd: de MER-publicatie deelrapport Natuur is beoordeeld in het licht van bestaande kennis en literatuur van de regio, en op basis van mijn jarenlange ecologische onderzoeks- en monitoringervaring, en lokale kennis van de regio.

1.1 Leeswijzer

Eerst wordt ingegaan op de verschillende landschappelijke eenheden in de regio, met bijbehorende natuurlijke kenmerken (h.2). Daarna wordt kort het natuurbeleid van de provincies Noord- en Zuid-Holland besproken (h.3) en de verschillende tracévarianten (h.4). Dan wordt kritisch ingegaan op het deelrapport Natuur: eerst algemeen (h.5), en dan meer specifiek op de verschillende analyses per soortgroep en de niet of onvoldoende besproken mogelijke invloeden van een Duinpolderweg op natuur (h.6). Vervolgens komen de aandachtspunten per deelgebied aan bod (h.7) en ga ik kritisch in op de effectbeoordeling van de verschillende varianten (h.8). Tot slot worden conclusies gegeven (h.9).

¹ De samenwerkende Natuur- en Milieuorganisaties zijn:

Milieudefensie afdeling Haarlem, Vereniging Behoud de Polders, Vogelwerkgroep Zuid-Kennemerland, Stichting Duinbehoud en Stichting Milieu- en Natuurbescherming Kennemerland.

2. Landschappelijke eenheden

De regio waarin de Duinpolderweg is geprojecteerd ofwel invloed op heeft beslaat de noordelijke Duin- en Bollenstreek (provincie Zuid-Holland) en het zuidelijk deel van de provincie Noord-Holland, te weten de duinen van Zuid-Kennemerland, de dorpen Bennebroek en Vogelenzang e.o. en de Haarlemmermeerpolder. In deze regio zijn enkele belangrijke landschappelijke eenheden te onderscheiden (figuur 1), elk met hun eigen kenmerken. In onderstaande gaan we kort in op de verschillende eenheden en hun belangrijkste (natuur)aspecten.

2.1 De duinen van Zuid-Kennemerland

De duinen van Zuid-Kennemerland (figuur 1) vormen de kust van de regio en bestaan grotendeels uit kalkrijke relatief jonge zandduinen, maar ook de oude duinen (gelegen in de binnenduinstrand en de landgoederenzone) kunnen we hiertoe rekenen. Belangrijk kenmerk is de hoge ligging (t.o.v. de Noordzee en de achtergelegen polders), de daarmee samenhangende karakteristieke hydrologie, de grote soortenrijkdom en de beschermde status (N2000).

De duinen van Zuid-Kennemerland bestaan organisatorisch uit meerdere beheereenheden, o.a. de Amsterdamse Waterleidingduinen (AWD) en Nationaal Park Zuid-Kennemerland (NPZK) en liggen binnen het Natura-2000-gebied 'Kennemerland-Zuid' (figuur 2). Hieronder valt ook een deel van de duinen bij Noordwijk. Natura-2000-gebieden zijn van belang i.v.m. Europese natuurwetgeving, hier geldt de Habitatrichtlijn. Al deze duinen bestaan grotendeels uit de habitats kalkrijke Grijze duinen (H2130A), lokaal ook kalkarme Grijze duinen (H2130B), Duinstruweel (H2160) en Duinbos (H2180).

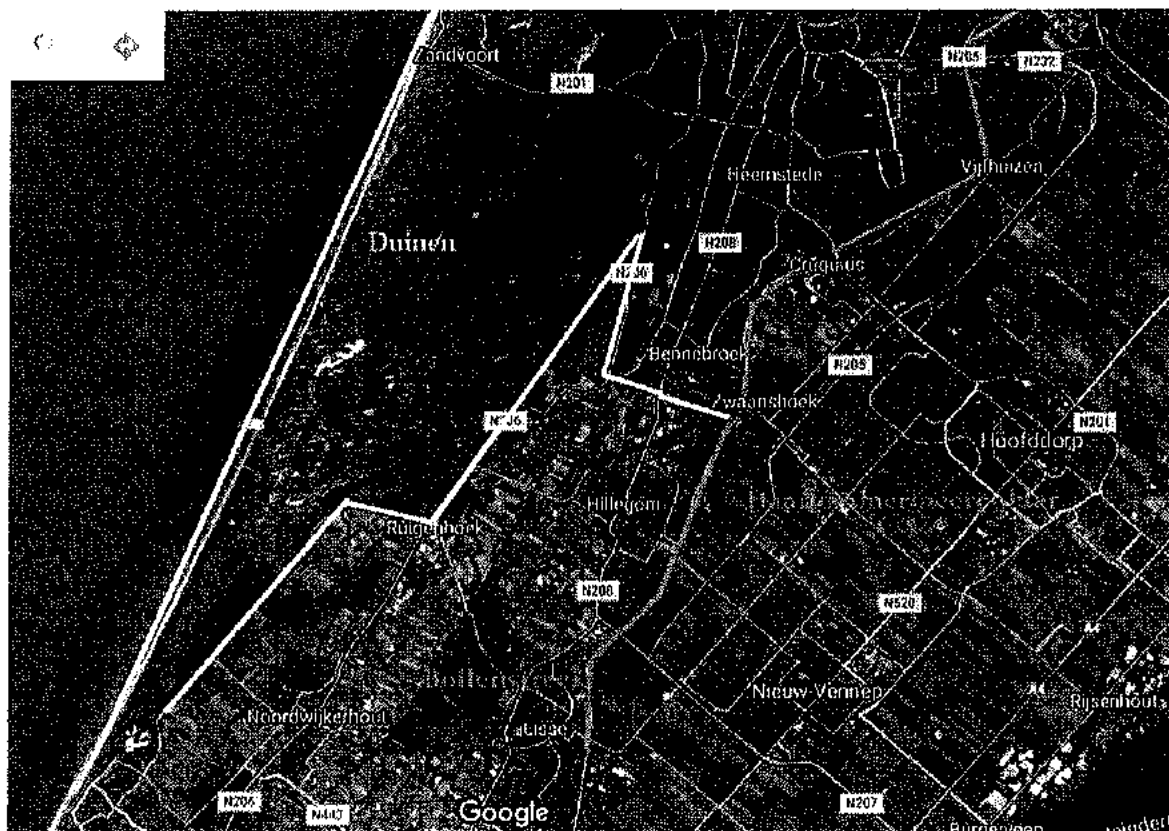
De duinen van Zuid-Kennemerland zullen niet direct worden aangetast door een nieuwe Duinpolderweg (tracé zal niet door duinen gaan), maar kunnen wel indirect worden beïnvloed (o.a. toenemende stikstofdepositie door meer verkeer, barrièrewerking voor soorten, mogelijke invloed op hydrologie e.d.). Voor een effectbeoordeling van de Duinpolderweg zijn vooral de binnenduinen en de landgoederenzone van belang (deze liggen het dichtst bij de mogelijke tracés, hier zal invloed dus groter zijn dan bijvoorbeeld in de duinen vlak bij zee).

2.2 De Bollenstreek

De Bollenstreek (ook wel: Duin- en Bollenstreek) omvat de gemeenten Hillegom, Katwijk, Lisse, Noordwijk, Noordwijkerhout, Teylingen en Leiden (westelijk gebied) en Oegstgeest (figuur 1). De Duinstreek loopt bij Noordwijk en Noordwijkerhout en reikt noordelijk tot in Vogelenzang. De Bollenstreek wordt gekenmerkt door brede lage zandruggen (overblijfselen van tussen 1650 en 1955 ten behoeve van de zandwinning voor stedenbouw afgegraven Oude duinen), geestgronden met bollenvelden, afgewisseld door stroken weiland en afgeschermd van de Noordzee door uitgestrekte duinen. Gedurende de bloei van de bloembollen is deze streek één van de meest kleurrijke ter wereld.

Kenmerkend in deze streek zijn de vele bollenvelden, waar van oudsher kenmerkende akkersoorten voorkwamen (zoals o.a. veldleeuwerik, patrijs; helaas sinds de intensivering van de bollenteelt zijn deze vrijwel verdwenen) en de veenweidegebieden.

Tussen Hillegom en Bennebroek liggen de veenweidegebieden Vosse- en Weerlanerpolder en de Oosteinderpolder (kortweg: De Polders). Recent heeft de gemeente Hillegom, Holland Rijnland en de Provincie Zuid-Holland de Vosse- en Weerlanerpolder opengesteld voor recreatie. Het natuurrecreatiegebied Vosse- en Weerlanerpolder is in beheer van het Zuid-Hollands Landschap. Door het ontsluiten van dit gebied is door de verstoring van bezoekers het aantal weidevogels en wintergastvogels afgenomen. Na een goede inrichting en een juist beheer is een betere weidevogelstand terug te krijgen.

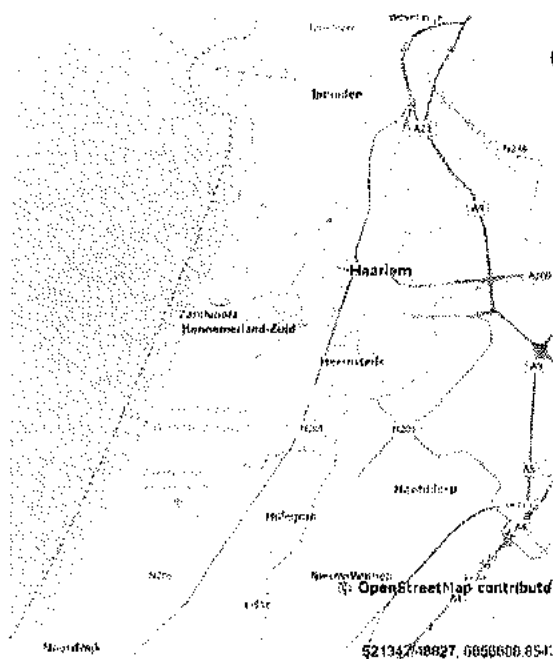


Figuur 1: Luchtfoto van de regio waarin de Duinpolderweg is geprojecteerd en/of invloed op heeft, met indeling in grote landschappelijke eenheden: links de duinen van Zuid-Kennemerland tussen Zandvoort en Noordwijk (geel), en de ten oosten daarvan gelegen Bollenstreek (groen) en Haarlemmermeerpolder (blauw) (bron: GoogleMaps)

2.3 De Haarlemmermeerpolder

De huidige Haarlemmermeerpolder (figuur 1) is in de 19^e eeuw m.b.v. stoomkracht ingepolderd, daarvóór bestond het uit een groot meer dat een samenvoeging was van meerdere kleine meren, mede door eeuwenlange verving (afgraven van veen t.b.v. brandstofvoorziening) en afslag van oevers. De inpoldering vond plaats door aanleg van een Ringvaart en leegpompen van het meer. Belangrijke huidige functies van de Haarlemmermeer zijn wonen (o.a. Hoofddorp en Nieuw Vennep), verkeer (o.a. Schiphol en snelweg A4) en landbouw (veelal akkerbouw). De bodem van de polder bestaat grotendeels uit kalkrijke kleiige poldervaaggronden met vrij diepe grondwaterstanden (zie interactieve

bodemkaart). Natuurwaarden in de Haarlemmermeer zijn vanwege de relatief jonge ontstaansgeschiedenis en de intensieve landbouw en bebouwing niet heel hoog. Wel zijn er enkele cultuurhistorische waarden (liniedijk, gemalen) en enkele jonge groenstroken aangelegd tussen Zwaanshoek en Lisserbroek ten westen van Nieuw-Vennep, die deel uitmaken van het Natuur Netwerk Nederland. Ook de Ringvaart is een belangrijke blauwe verbindingszone.



Figuur 2: Kaart van het gehele Natura 2000 gebied Kennemerland Zuid, totale oppervlakte 8164 ha

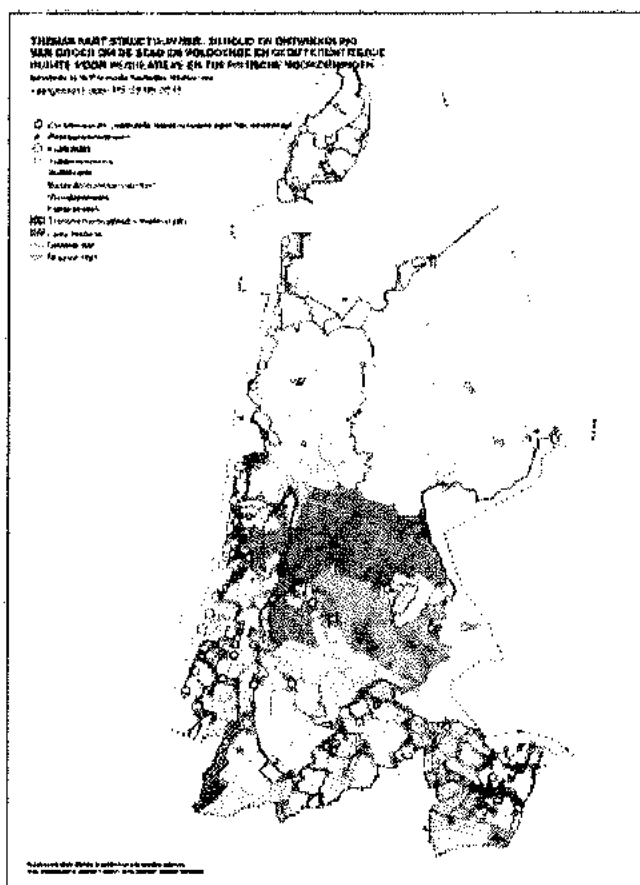
3. Natuurbeleid in de provincies Noord- en Zuid-Holland

3.1 Beleid Noord-Holland

In zuidelijk Noord-Holland (Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer) geldt het natuurbeleid zoals dat is vastgelegd in de Structuurvisie 2040 dat is vastgesteld door Provinciale Staten. Hierin staat het provinciaal beleid ten aanzien van de ruimte. Op de themakaart 'Groen om de stad' (figuur 3) staat het zuidwestelijk deel van de polder Haarlemmermeer ingetekend als 'meervoudig transformatiegebied' ².

3.2 Beleid Zuid-Holland

In de Duin- en Bollenstreek (noordelijk Zuid-Holland) geldt het natuurbeleid zoals dat is vastgelegd in de Structuurvisie 2020 en de Visie Ruimte en Mobiliteit dat in 2014 is vastgesteld door Provinciale Staten. Hierin staat het beleid ten aanzien van de ruimte. Recent is het 'Ontwerp Wijziging 2018 Visie ruimte en mobiliteit, het Programma ruimte en de Verordening ruimte 2014' gepubliceerd, dit ligt ter inzage tot 25 januari 2018. Er staan vooral wijzigingen in t.a.v. het beleid op gebied van energietransitie en duurzaamheid. Voor de Duin- en Bollenstreek is verder een apart gebiedsprofiel opgesteld met ambities t.a.v. o.a. openheid van het landschap.



Figuur 3: Themakaart Groen om de Stad uit Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie N-Holland

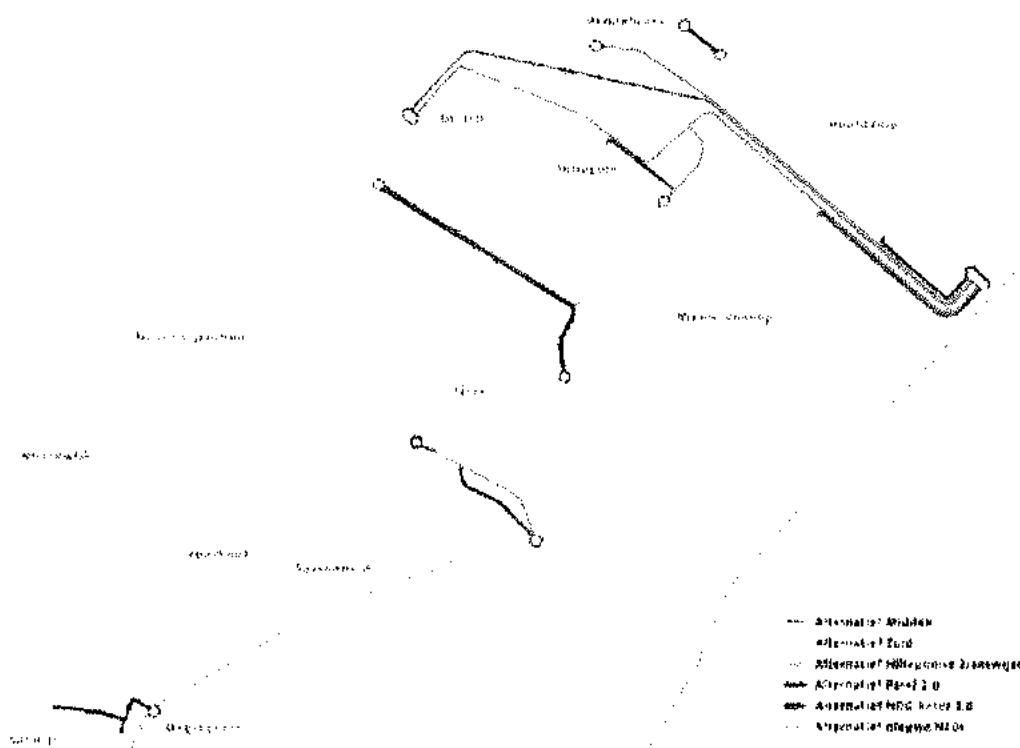
² Toelichting op Meervoudig transformatiegebied: <https://data.overheid.nl/data/dataset/structuurvisie-transformatiegebied-meervoudig>

4. De varianten

In de MER-studie zijn de volgende tracévarianten / alternatieven beschreven (zie figuur 4 voor de ligging):

- Alternatief Midden (groen)
- Alternatief Zuid (geel)
- Alternatief Hillegomse Zienswijze (lichtblauw)
- Alternatief Parel 2.0 (paars)
- Alternatief NOG Beter 2.0 (donkerrood)
- Alternatief Nieuwe N206 (oranje)

Voor een uitgebreide beschrijving van deze tracés wordt verwezen naar het deelrapport Natuur. Verderop in dit rapport worden de tracés besproken op omissies (h.6: soortgroepen, en h.7: deelgebieden).



Figuur 4: De ligging van de zes tracévarianten / alternatieven voor de Duinpolderweg zoals beschouwd in het deelrapport Natuur

5. Algemene opmerkingen over deelrapport Natuur

Bij het doornemen van het deelrapport Natuur zijn mij de volgende zaken opgevallen:

- Het deelrapport Natuur is opgesteld op basis van bestaande literatuur, opgevraagde data uit de Nationale Database Flora en Fauna (NDF) en slechts één velddag ter plekke. Dit is een zeer oppervlakkige werkwijze, en kan nooit tot gedetailleerde beoordeling van de varianten leiden. De auteurs lijken weinig kennis te hebben van de lokale situatie.
- Onderbouwingen worden niet of bijna niet gegeven, bijvoorbeeld: waarom wordt een bepaald aspect (effect op natuur) als negatief, nul of (gematigd) positief beschouwd? In tabel 4.1 in het deelrapport wordt weliswaar uitleg gegeven over de plussen en minnen, maar dit is m.i. nog steeds niet echt helder (bv. +/0 = beperkte bijdrage aan gunstige staat van instandhouding van een soort: wat is beperkt? Hoe is dit beoordeeld?). Ook is niet helder hoe in samenvattende tabellen plussen en minnen worden 'opgeteld'. Het lijkt erop dat hierbij steeds de laagste waarde wordt genomen, maar helder uitgelegd is dit niet.
- Ook ontbreekt in het deelrapport Natuur de onderbouwing bij het volgende: waarom is voor de toekomst 'zichtjaar' 2024 gekozen (i.v.m. toenemende depositie van stikstof)? Met hoeveel toekomstige verkeersbewegingen (en dus stikstof) wordt in Aerus gerekend in het kader van stikstofdepositie? (paragraaf 5.2).
- In het deelrapport Natuur worden vrijwel geen literatuurverwijzingen gegeven. Wetenschappelijke literatuur – bv naar effecten van verstoring op vogels – lijkt niet te zijn geraadpleegd. Er wordt in elk geval geen melding van gemaakt. Over de effecten van verstoring op vogels is veel wetenschappelijk literatuur beschikbaar. Uitspraken over o.a. verstoring zijn hierdoor niet onderbouwd.
- Er wordt wel duidelijk omschreven wat onder strenger beschermde flora en fauna wordt verstaan, namelijk alle soorten op de lijsten behorend bij de artikelen 3.1, 3.5 en 3.10 bij de Wet Natuurbescherming, inclusief de soorten op Bijlage IV van de Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn, en exclusief de soorten die op de provinciale vrijstellingslijsten staan.
- De opbouw van het deelrapport Natuur lijkt vrij logisch (eerste behandelen van voorkomende soortgroepen, dan beoordelingskader); echter de uitwerking is nogal ondoorzichtig. Er worden in tabellen beoordelingen gegeven, maar het is niet altijd duidelijk waar dit op is gebaseerd, bovendien wordt in samenvattende tabellen niet weergegeven op welke deeltabellen dit is gebaseerd, zodat terugzoeken erg lastig is. De oppervlakkige lezer ziet daardoor door de bomen het bos niet meer (heel veel tabellen met veel plussen en minnen).
- Het deelrapport bevat veel slordigheden: sommige legenda's (bv figuur 3.6) en bijlage 1 ontbreken, of lijken tegenstrijdig (legenda tabel 5.7 lijkt niet te kloppen: negatieve effecten worden gewaardeerd met ++).
- Sommige belangrijke soorten/soortgroepen (weidevogels, meervleermuis) en belangrijke regionale hotspots (Vosse- en Weerlanderpolder) en verbindingen (o.a. Ringvaart, Leidsevaart en Oegstgeesterkanaal) worden in het deelrapport niet of amper genoemd, en dus ook niet meegenomen in de beoordeling (ommissies). Voor een goede natuurbeoordeling moeten deze aspecten wel worden meegewogen.
- In het deelrapport Natuur wordt de complexe werkelijkheid van de natuur in de regio op veel punten veel te simpel voorgesteld (voorbeelden volgen hieronder op blz. 11).

- Daarmee doet het geen recht aan wat het juist goed in beeld zou moeten brengen, en waarop de gehele scenario-afweging zou moeten zijn gebaseerd. De huidige scenario-afweging op basis van de natuuraspecten is daardoor niet zorgvuldig genoeg gedaan.
- In het rapport wordt terecht gesteld dat uiteindelijke beoordeling pas goed mogelijk is bij nadere detailuitwerking van de tracés.

Voorbeelden van versimpeling in het deelrapport Natuur:

1. Er wordt soms wel erg gemakkelijk over het vóórkomen van bepaalde soorten *heengestapt* ('.....worden daar niet verwacht' en dan verder ook niet behandeld).
2. Effecten op soortgroepen worden *niet genoemd* (bv effect licht op vleermuizen op p.39: niet genoemd, terwijl dit bij auteurs van een deelrapport Natuur bekend mag worden verondersteld).
3. Effecten worden *gebagatelliseerd*: 'beperkte aantasting broedgebied' (p. 43) en 'bij verloren gaan van kleine oppervlaktes bos of weidevogelgebied aan de randen 'is geen sprake van barrièrewerking of versnippering' (p. 57).
4. Effecten worden *op voorhand al ontkracht*: 'PAS-maatregelen zullen zorgen voor mitigatie, zodat effecten van planbijdrage neutraal zijn zolang ze binnen ontwikkelingsruimte blijven, (p. 51). En volgens het deelrapport 'moet ruimtebeslag volgens NNN-spielregels worden gecompenseerd, dus is effect neutraal of zelfs positief' (p. 56), zonder dat het rapport ingaat op waar die compensatie dan uit bestaat en waar kan worden aangelegd.
5. Effecten worden *versimpeld* : tabel 5.4 effectbeoordeling verdroging op beschermde soorten: bij alle varianten is dit nul: geen effect (p....) zonder dat dit is onderbouwd.



Figuur 5: De ligging van de noordelijke tracévarianten / alternatieven voor de Duinpolderweg op ondergrond van Google Maps. Legenda alternatieven: Midden (groen), Zuid (geel), Hillegomse Zienswijze (lichtblauw), Nieuwe N206 (oranje).

6. Omissies in deelrapport Natuur per soortgroep

In dit hoofdstuk ga ik in op de soortengroepen die in het deelrapport Natuur zijn behandeld, en vul aan waar nodig. Vanwege het juridische kader ga ik hierbij – net als het deelrapport Natuur – uit van alleen de beschermde soorten, d.w.z. alle soorten op de lijsten behorend bij de artikelen 3.1, 3.5 en 3.10 bij de Wet Natuurbescherming (Wnb), inclusief de soorten op Bijlage IV van de Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn, en exclusief de soorten die op de provinciale vrijstellingslijsten staan (bijlage 1).

Daarnaast blijft onverlet dat bij uiteindelijke vergunning en uitvoering altijd en overal de zorgplicht geldt voor alle in het wild levende flora en fauna, zoals verwoord in artikel 1.11 van de Wet Natuurbescherming.

Ik noem de aandachtspunten per tracé. In figuur 5 is te zien hoe de noordelijke varianten in het landschap komen te liggen.

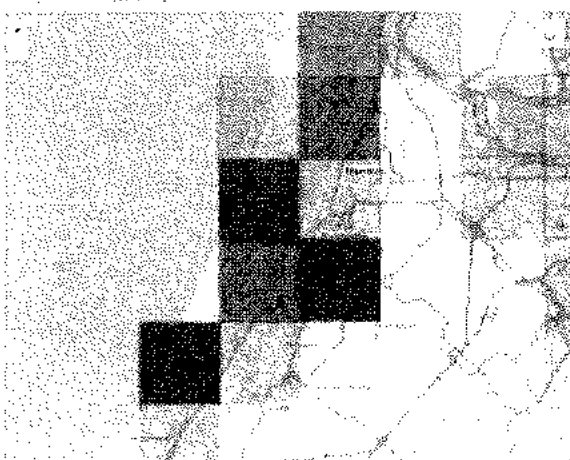
6.1 Vaatplanten

Er zijn slechts weinig vaatplanten strikt beschermd. Doorgaans zijn deze soorten uiterst zeldzaam en komen ze voor op bijzondere groeiplaatsen. Op de bijlage behorend bij art.3.10 Wnb staan wel enkele vaatplanten, maar het vóórkomen hiervan is in dit gebied niet waarschijnlijk.

6.2 Zoogdieren

In het deelrapport worden de volgende soorten besproken: boommarter, damhert, eekhoorn, waterspitsmuis, Noordse woelmuis en vleermuizen.

Boommarter: ten onrechte wordt gesteld dat deze soort vrijwel alleen in AWD zou voorkomen (figuur 6). Juist van deze soort is uit eerdere waarnemingen bekend dat sommige exemplaren nogal zwerflustig zijn en daarbij vallen soms verkeersslachtoffers. Er zijn diverse dode boommarters gemeld van de N206 (waarneming.nl en eigen info). Dit duidt er dus op dat er migratie van boommarters plaatsvindt tussen AWD en achterland. Intensivering van het verkeer op de N206 (variant Midden, Zuid en Nieuwe N206) en/of doortrekken van de N206 richting noorden langs de binnenduinrand (tracé Midden) betekenen dus grotere kans op verkeersslachtoffers en versnippering voor de boommarter.



Figuur 6: Waarnemingen van boommarters tussen 2010-2017 op waarneming.nl geven aan dat de soort niet alleen binnen N2000-gebied voorkomt (bron: Waarneming.nl)

Damhert: het damhert kon tot 2012 vrij gemakkelijk in en uit de AWD migreren. Dit gebeurde met name in de winter veelvuldig om te foerageren op de naastgelegen bollenvelden. Echter, sinds een paar jaar worden vanwege bevorderen verkeersveiligheid en terugdringen landbouwschade alle damherten die zich buiten de AWD bevinden zoveel mogelijk afgeschoten door de Wildbeheereenheid. We kunnen dus stellen dat damherten (behalve in de AWD) in de regio inderdaad niet voorkomen.

Eekhoorn: met deze soort gaat het al paar jaar niet heel goed, maar komen nog steeds voor in AWD en landgoedbossen (Natura 2000). Effecten van geluid en van versnippering/barrièrewerking zullen voor deze soort goed onderzocht/gemitigeerd moeten worden, zodat populaties in stand blijven.

Waterspitsmuis en Noordse woelmuis: er wordt wat al te gemakkelijk gesteld dat geschikt biotoop voor deze soorten (moeras, drassige oevers etc) in de regio/studiegebied ontbreekt. Het klopt dat deze soorten vrij zeldzaam zijn, in elk geval niet veel worden waargenomen. De waterspitsmuis is bekend van de Westeinderplassen en de Noordse woelmuis is bekend van Nieuwkoop en Halfweg. Echter, juist de recente ontdekking (najaar 2016) van de Noordse woelmuis in de AWD (zie: Natuuronderzoek AWD jrg 27 nr.1) doen veronderstellen dat de populaties van deze soorten mogelijk groter/wijdverbreider zijn dan tot nu toe gedacht, en juist dan is het van groot belang om verbindingen tussen populaties (duinen en achterland, en binnen het achterland) in stand te houden/ te bevorderen.

Vleermuizen: alle vleermuizen zijn in kader van Europese wetgeving beschermd (Habitatrichtlijn bijlage IV), en dus ook volgens de Nederlandse wet Natuurbescherming (art. 3.5). In het deelrapport Natuur wordt slechts oppervlakkig ingegaan op vleermuizen die op basis van NDFF voorkomen in de regio. De volgende vleermuissoorten worden genoemd: **watervleermuis, rosse vleermuis, ruige dwergvleermuis, gewone dwergvleermuis en laatvlieger**. De laatste drie soorten worden als bewoners van **gebouwen** benoemd, en als zodanig kunnen alle gebouwen in de regio potentieel vaste paar- en verblijfplaatsen herbergen (blz. 20 deelrapport). Als die moeten wijken voor een tracé moet nader onderzoek in een volgende fase uitwijzen of deze gebouwen daadwerkelijk potentieel geschikt zijn voor vleermuizen. Beter zou zijn deze gebouwen dan te onderzoeken op daadwerkelijk gebruik door vleermuizen.

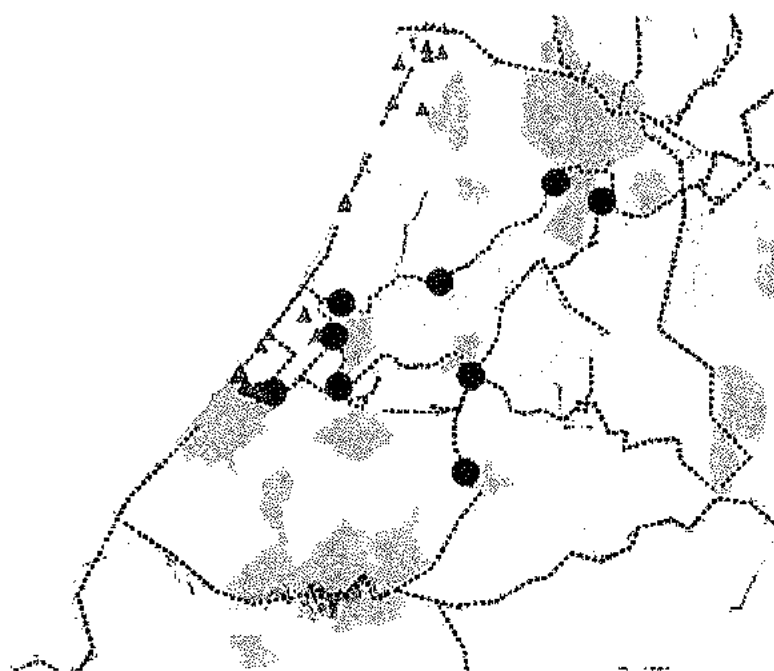
Verder wordt gesteld dat er bij geen van de tracés effect is op **bomen** die potentieel voor vleermuizen geschikt zijn, behalve bij NOG Beter 2.0 (boschages Vinkenweg Oegstgeest). Het is zeer de vraag of de aanwezige bomen afdoende zijn onderzocht, om deze uitspraak zo te kunnen doen. Boombewonende vleermuissoorten zijn onterecht niet meegenomen. Omdat slechts met bestaande data uit NDFF en één verkennende velddag is gewerkt, zijn de vleermuizen absoluut onvoldoende in kaart gebracht. Nader veldonderzoek per tracé is nodig voordat met de planstudie verder wordt gegaan. Het wordt aangeraden hierbij te werken volgens het Vleermuisprotocol.

In tabel 5-2 (pag. 43 deelrapport Natuur) wordt - kennelijk op basis van het aantal gebouwen dat bij de verschillende tracés moet wijken – vervolgens een globale effectscore per tracé voor alle vleermuizen tesamen gegeven. Daarna wordt in tabel 5-3 (pag. 44) een score per vleermuissoort en per tracé gegeven, bij gewone en ruige dwergvleermuis lijkt dit gebaseerd op aantal gebouwen, bij laatvlieger, rosse vleermuis en watervleermuis is onduidelijk waar

deze score op is gebaseerd. De variant Parel 2.0 lijkt iets positiever te scoren voor alle soorten doordat dit tracé geen vliegroutes zou doorsnijden. Wat niet juist is, want deze variant doorsnijdt de Leidsevaart, die in het rapport op pagina 22 wel degelijk als belangrijke vliegroute voor de watervleermuis wordt omschreven.

Onterecht wordt in het deelrapport Natuur ook niet ingegaan op vleermuizen die mogelijk effect zullen ondervinden van een nieuwe Duinpolderweg in verband met hun **migratieroutes**. Het gaat hier om vleermuizen die hun winterverblijf hebben in de aangrenzende duinen, en zich zomers voortplanten in de bomen van de landgoederen of achtergelegen open (polder of veenweide)gebied. Het instandblijven van deze bomen en de migratieroutes van en naar de duinen zijn voor de instandhoudingsdoelstellingen deze soorten van levensbelang. Het gaat hier om **meervleermuis**, **watervleermuis**, **baardvleermuis**, **gewone grootoor** en **franjestaat**. Ze overwinteren jaarlijks met meer dan 2000 individuen in de ondergrondse bunkers en gangen in de duinen (dat is circa 10% van de Nederlandse winterpopulatie). Ook op Europese schaal is deze dichtheid vleermuizen heel bijzonder. Voor de meervleermuis geldt zelfs dat langs onze kust de grootste Europese concentratie van deze soort overwintert (Haarsma, 2015). Dit is dan ook de reden dat de paar –en winterverblijven Europese bescherming genieten. De duinen zijn aangewezen als Natura2000 gebied (Berkheide & Meijndel, Zuid-Kennemerland) met als doelsoort de meervleermuis.

Om de duinvleermuizen beter te beschermen is meer aandacht voor migratieroutes nodig. Nu al zijn er op diverse plekken knelpunten geconstateerd (figuur 7). Indien migratieroutes worden doorsneden – en dit zal bij alle varianten van de Duinpolderweg het geval zijn - moet dit gecompenseerd worden, zowel in aanleg- als gebruiksfase.



Figuur 7: Kaart met bekende vleermuisroutes in Noord- en Zuid-Holland.

*Legenda:
winterverblijven (groene driehoek), steden (roze),
waterwegen (blauw),
lange afstand
vliegroutes (gestippelde lijn) en knelpunten (rode stippen). Knelpunten zijn de snijpunten tussen snelweg en*

migratieroute. Bij een nieuwe Duinpolderweg komen er naar verwachting in de Bollenstreek diverse knelpunten bij. Bron: Haarsma, 2015.

Verder zijn er nog enkele in het deelrapport Natuur niet genoemde beschermde zoogdiersoorten, waarmee in kader Nbw art. 3.10 rekening moet worden gehouden:

Bunzing, wezel en hermelijn: komen in (vrijwel) hele regio voor, van belang bij alle tracés. Zijn in provincie Noord-Holland beschermd onder Nbw art. 3.10. Staan in provincie Zuid-Holland op vrijstellingslijst (bijlage 1).

In het deelrapport Natuur niet genoemde zoogdiersoorten, die in beide provincies op vrijstellingslijst staan (bijlage 1), maar waarmee in kader zorgplicht (Nbw art. 1.11) wel rekening moet worden gehouden:

Dwergmuis: komt voor rond Oegstgeest, van belang bij zuidelijke deel van tracé NOG Beter 2.0.

Aardmuis: komt voor in landgoederenzone van Kennemerland (Natura 2000), van belang bij tracé Hillegomse Zienswijze.

Haas en egel: komen in hele regio voor, van belang bij alle tracés.

Ree: komt voor in duinen en langs binnenduintrand en landgoederen. Van belang bij tracés Hillegomse Zienswijze, Zuid, Midden en Nieuwe N206).

6.3 Reptielen en amfibieën

Reptielen

Zandhagedis: in het deelrapport Natuur wordt gesteld dat geen van de tracés Duinpolderweg invloed heeft op het voorkomen van de zandhagedis omdat deze alleen voorkomt in het duingebied. Dit klopt, echter, er zijn ook waarnemingen van deze soort bekend van de landgoederenzone.

Hazelworm: komt in het plangebied niet voor, wel in duinen bij Overveen, maar dit is lokale populatie en dispersie gaat uiterst langzaam.

Ringslang: deze soort komt in het plangebied (nog) niet voor, echter wel rond Amsterdam en bij Nieuwebrug. Uit literatuur is bekend dat deze soort snel kan migreren en zich op nieuwe plaatsen kan vestigen, zeker als er broedhopen voor deze soort worden aangelegd.

Toekomstig voorkomen in de Haarlemmermeer en Bollenstreek moeten dus niet worden uitgesloten.

Amfibieën

In het deelrapport Natuur wordt gesteld dat het plangebied geschikt is voor amfibieën vanwege de vele sloten en vaarten. Dit klopt, echter, sommige soorten worden onderbelicht. Zo komt de groene kikker voor in de Vosse- en Weerlanerpolder. De algemeen voorkomende soorten bruine kikker, gewone pad en kleine watersalamander staan in beide provincies op de vrijstellingslijst (bijlage 1). Bij alle tracés zal hier wel rekening mee moeten worden gehouden op basis van zorgplicht.

Rugstreeppad: ten onrechte staat niet vermeld dat deze soort (behalve in de duinen en Oosteinderpolder) ook voorkomt in de Vosse- en Weerlanerpolder. Deze populatie is van belang bij de tracés Midden, Zuid, Hillegomse Zienswijze en Nieuwe N206. Ook komt de rugstreeppad voor in de landgoederenzone.

Verder worden geen (zwaar) beschermde amfibieënsoorten in het plangebied verwacht.

6.4 Vissen

In het deelrapport Natuur wordt wel erg gemakkelijk geconcludeerd dat er van de aanwezigheid van beschermde vissoorten in het gebied geen sprake is. Deze bewering wordt

gebaseerd op enkele schepnetbemonsteringen uit 2014 of eerder en gegevens NDFF. De zeer oude, structuurrijke en plaatselijk ondiepe poldersloten in de Vosse- en Weerlanerpolder zijn echter wel degelijk potentieel geschikt habitat voor beschermde soorten als kleine modderkruiper, bittervoorn, paling en mogelijk andere soorten. Ook in de Ringvaart Haarlemmermeer komen waarschijnlijk beschermde vissoorten voor. Er is echter geen onderzoek naar het vóórkomen van deze soorten verricht. De bewering dat er geen beschermde vissoorten in het gebied voorkomen is dan ook onvoldoende onderbouwd.

6.5 Broedvogels, doortrekkers en wintergasten

Alle broedvogels in Nederland zijn beschermd op basis van de Vogelrichtlijn volgens de Natuurbeschermingswet (art.3.1). In het deelrapport Natuur wordt slechts in algemene termen ingegaan op de aanwezige broedvogels in het gebied: algemene vogels van tuinen, parken en waterpartijen. Verder wordt alleen de mogelijke aanwezigheid van vogels met jaarrond beschermde nesten benoemd en gerelateerd aan de aanwezige bebouwing: **huismus, gierzwaluw, kerkuil en steenuil**. De eerste twee soorten zijn in de regio op veel plekken aanwezig, hun aanwezigheid zal door nader onderzoek beter in beeld moeten worden gebracht en hier zal goed rekening mee moeten worden gehouden. De soorten kerk- en steenuil zijn in de regio echter niet bekend, wel uit omgeving Haarlem en Noordwijk. In tabel 5-2 wordt zeer algemeen - en waarschijnlijk op basis van aantal aanwezige gebouwen - een score toegekend voor huismus en 'uilen'. In tabel 5-3 wordt vervolgens op enkele vogelsoorten apart ingegaan per tracé, onduidelijk is hoe dit is beoordeeld en gewogen. In tabel 3-7 worden zijdelings (niet in tekst) ook nog enkele **akkervogels** genoemd, het voorkomen hiervan op bollenvelden is inderdaad waarschijnlijk (wel afgenomen de afgelopen jaren).

Verder worden de boombewonende **roofvogelsoorten** buizerd, havik en sperwer genoemd in relatie tot aanwezige bosschages. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen waar deze soorten daadwerkelijk voorkomen.

Geheel ten onrechte niet genoemd in het deelrapport Natuur zijn de in de regio voorkomende broedende **weidevogels**, met name in de Vosse- en Weerlanerpolder. Alleen in tabel 5-3 staan scholekster en Kievit genoemd (komen verder in de tekst van het Natuurrapport niet voor). Effecten van tracés zijn hier op onduidelijke gronden beoordeeld, het lijkt erop dat het belang van de Vosse- en Weerlanerpolder voor deze en andere weidevogels hier in grote mate is onderschat.

Verder wordt in het deelrapport Natuur niet ingegaan op het belang van waterrijke rustgebieden voor **doortrekkende en overwinterende vogels** zoals smient, rotgans, brandgans, kramsvogel, koperwiek, houtsnip, watersnip en andere.

In bijlage 2 geven wij een overzicht van alle 105 vanaf maart 2011 tot december 2017 waargenomen vogelsoorten in de Vosse- en Weerlanerpolder (inclusief deelgebieden), met onderscheid naar broedvogel en wintergast (bron: SOVON).

6.6 Ongewervelden

Dagvlinders en libellen: in het deelrapport Natuur wordt gesteld dat omdat het plangebied overwegend in intensief agrarisch gebruik is, geschikte habitats voor beschermde of bedreigde ongewervelden ontbreken. Grotendeels klopt dit, echter er kunnen wel degelijk strenger beschermde soorten in het gebied waargenomen worden, juist nu de bloemrijkdom en daarmee de foerageermogelijkheden in het naastgelegen duingebied recent – door veelvuldige damhertenvraat – zijn afgenomen. Bekend is dat sommige beschermde mobiele

vlindersoorten ook het achtergelegen bollenland (en dan vooral de bloemrijke tuinen en hagen aldaar) kunnen gebruiken om te foerageren (figuur 8). Ook komen er verschillende libellensoorten voor in de kleinere poldersloten in het gebied. Voor al deze ongewervelden geldt de algemene zorgplicht (art. 1.11).



Figuur 8: Uitbundig bloeiende ligusterstruik met veel nectaraanbod voor dagvlinders en andere nectardrinkers. Hillegommerbeek, ca. 2 kilometer afstand van duinen, 27 juni 2017

Weekdieren: verder wordt in het deelrapport Natuur gemeld dat de beschermde platte schijfhoren (volgens art.3.5) niet in het gebied voorkomt. Echter, deze soort is bekend uit de polder Hoogmade en uit Leiderdorp, dus wel in nabijgelegen aangrenzende gebieden. De kans dat deze soort ook binnen het plangebied voorkomt is dus zeker niet nul, onvoldoende gegevens maken dat hier op dit moment niet meer over gezegd kan worden. Nader onderzoek zal dit moeten uitwijzen.

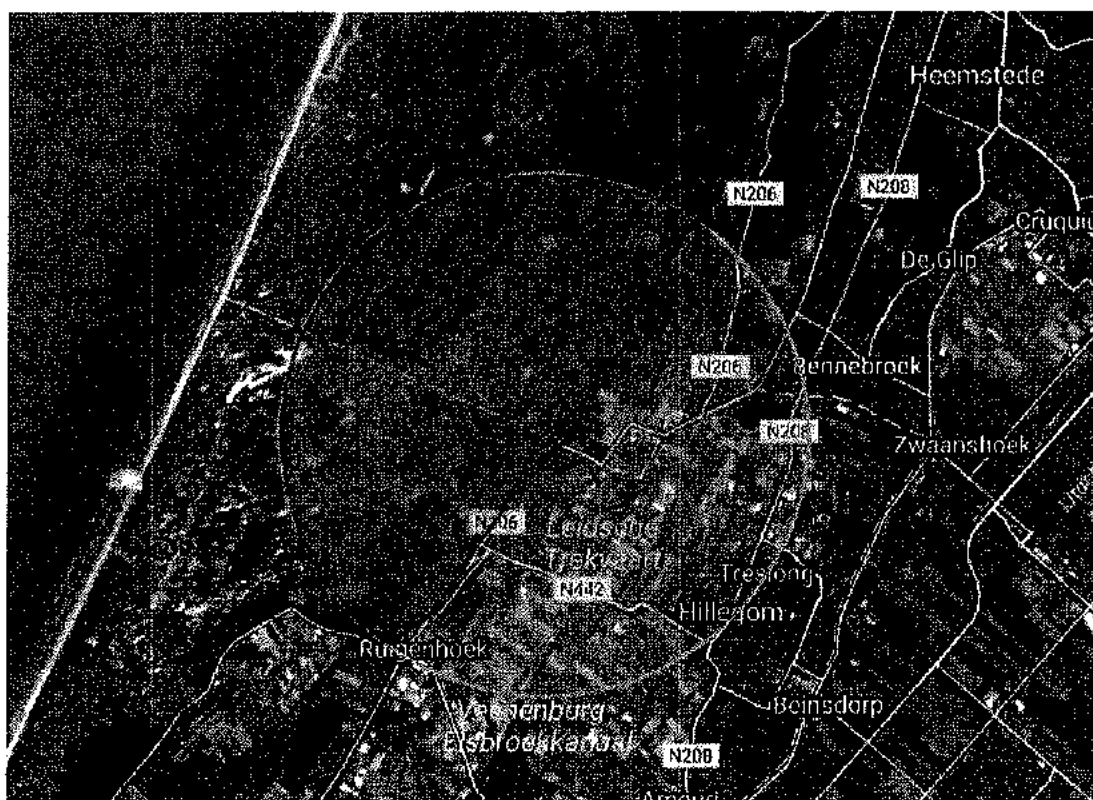
De Bollenstreek is dus wel degelijk leefgebied voor verschillende (al dan niet) beschermde ongewervelden.

7. Aandachtspunten per deelgebied per tracé

In dit hoofdstuk worden van de deelgebieden binnenduinrand, landgoederen, Vosse- en Weerlanerpolder en kanalen/vaarten de belangrijkste aspecten behandeld van de tracés die effect op de natuur aldaar.

7.1 Binnenduinrand

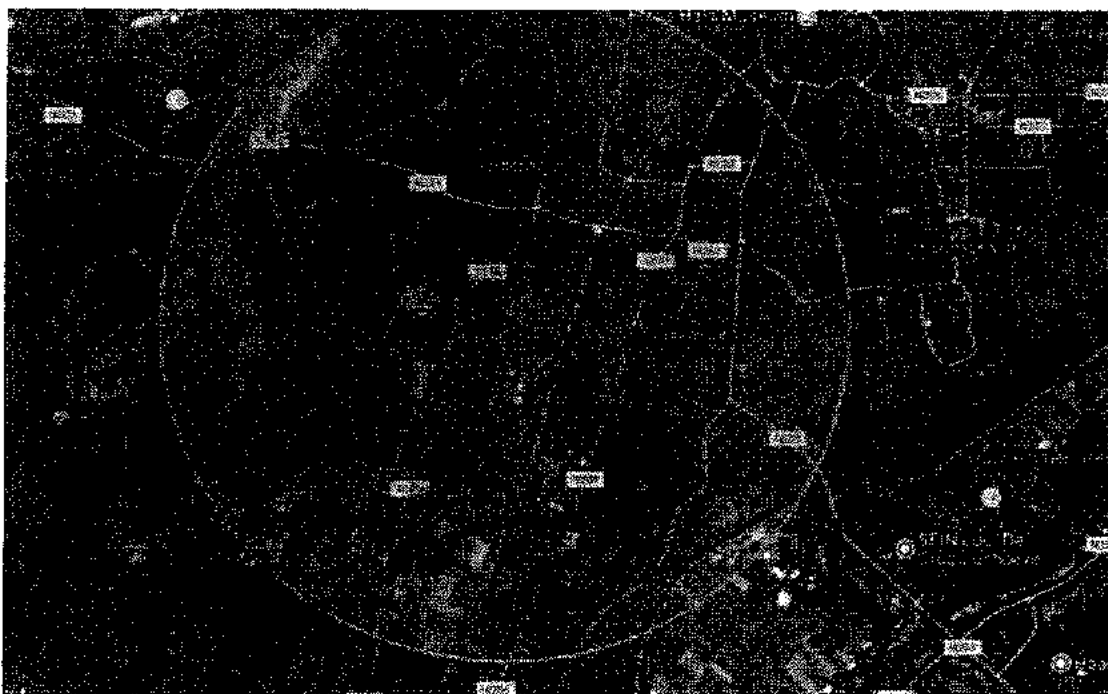
De tracés Midden, Zuid en Nieuwe N206 zijn geprojecteerd pal langs de binnenduinrand ten noorden van De Zilk, m.a.w. deze tracés grenzen direct aan het Natura-2000-gebied Kennemerland Zuid (figuur 2 en 9). Behalve een PAS Aerius berekening t.a.v. verwachte toename van stikstofdepositie bij de aanleg van de Duinpolderweg (wordt verder niet in dit rapport behandeld), zal er ook een Passende Beoordeling moeten komen voor de andere verwachte versturende effecten van deze tracés op het Natura 2000-gebied en op de gunstige staat van instandhouding van de daar voorkomende habitats en beschermde soorten, o.a. effecten van licht, geluid, barrièrewerking e.d. Naast de effecten van N-depositie op de voedselarme duinhabitats, moet met name ook gekeken worden naar de effecten op de functionaliteit voor vleermuizen en hun migratieroutes tussen duinen en achterland en op mobiele soorten als kleine zoogdieren zoals boomarter (geregeld verkeersslachtoffers op de N206).



*Figuur 9: Begrenzing Natura 2000-gebied Kennemerland Zuid (in rood) ter hoogte van De Zilk. Huidige N206 en de geplande tracés Midden, Zuid en Nieuwe N206 gaan hier pal langs.
Bron: <https://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/googlemapszoek.aspx>*

7.2 Landgoederen Zuid-Kennemerland

Het tracé Hillegomse Zienswijze is geprojecteerd pal langs de landgoederenzone bij Vogelenzang en Bennebroek, m.a.w. dit tracé grenst direct aan het Natura-2000-gebied Kennemerland Zuid (figuur 10). Behalve een PAS Aerius berekening t.a.v. verwachte toename van stikstofdepositie bij de aanleg van de Duinpolderweg (hier verder niet uitgewerkt), zal er ook een Passende Beoordeling moeten komen voor de andere verwachte versturende effecten van dit tracé op het Natura 2000-gebied en op de gunstige staat van instandhouding van de daar voorkomende habitats en beschermde soorten, o.a. effecten van licht, geluid, barrièrewerking e.d. Naast de effecten van N-depositie op de voedselarme duinboshabitats, moet met name ook gekeken worden naar de effecten op de functionaliteit voor vleermuizen en hun migratieroutes tussen duinen (foerageren in zomer, overwinteren in bunkers in de winter), landgoederen (kraamkolonies in oude bomen) en achterland en op mobiele soorten als kleine zoogdieren zoals boomarter en eekhoorn. Ook tracé Midden heeft mogelijk invloed op de landgoederenzone (nader te onderzoeken).



Figuur 10: Begrenzing Natura 2000-gebied Kennemerland Zuid (in rood) ter hoogte van de landgoederen rond Vogelenzang en Bennebroek. Geplande tracé Hillegomse Zienswijze gaat hier pal ten zuiden langs. Bron:

<https://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/googlemapszoek.aspx>

7.3 Vosse- en Weerlanerpolder en Oosteinderpolder

De Vosse- en Weerlanerpolder en de Oosteinderpolder zijn karakteristieke veenweidegebieden tussen Hillegom en Bennebroek (figuur 11 en 15). Deze zijn aangemerkt met de bestemming Natuur en Agrarisch-Waardevolle graslanden. De Vosse- en Weerlanerpolder en de Oosteinderpolder worden in het deelrapport ten onrechte niet vermeld als kerngebied in het Zuid-Hollandse deel van het studiegebied (blz. 35 deelrapport Natuur). Het deelrapport Natuur meldt dat dit gebied onaangeroerd blijft door de verschillende alternatieven, wat fundamenteel onjuist is (blz. 19). De tracés Midden, Zuid,

Hillegomse Zienswijze en Nieuwe N206 zijn dwars door deze veenweidegebieden geprojecteerd. Hiermee zal een zware aanslag plaatsvinden op de natuurwaarden aldaar. Alternatief Zuid doorsnijdt de Vosse- en Weerlanerpolder en daarmee wordt het natuur-recreatiegebied van het Zuid-Hollands Landschap, en Natuur en Agrarisch Waardevolle graslanden doorsneden.

Ook worden de Vosse- en Weerlanerpolder en Oosteinderpolder in de ontwerp Omgevingsvisie Hillegom 2030 aangemerkt als 'Hollandse weides' met kernkwaliteiten. Een provinciale weg is in strijd met deze kernkwaliteiten Omgevingsvisie 2030 Hillegom.

Hoewel deze veenweidegebieden niet zijn aangewezen als Natura 2000-gebied (en daarmee een Passende Beoordeling niet aan de orde is) noch als Natuurnetwerk (vroegere EHS), zijn deze karakteristieke open natte veenweidegebieden van groot belang voor o.a. (beschermde) vogels, amfibieën, vissen, vlinders en libellen. Deze polders zijn met name van groot belang voor broedende weidevogels: tot voor kort kwam hier één van de hoogste nestdichtheden in Zuid-Holland voor. In het natuurgebied van het Zuid Hollands Landschap bevindt zich een weidevogelgebied dat in het broedseizoen wordt afgesloten voor publiek. In dit waardevolle natuurgebied broeden behalve kievit en scholekster ook andere (beschermde) weidevogels zoals onder meer grutto, tureluur en slobbeend. Deze laatste drie soorten zijn in het deelrapport Natuur ten onrechte niet vermeld.

Ook voor overwinterende watervogels en doortrekkers zijn de polders van groot belang: er heerst immers rust en ruimte en vele watertypen (brede en smalle sloten). De Leek en de verkavelingsslootjes van het natuurgebied zijn zeer belangrijke foerageergebieden voor wintergasten, waaronder beschermde soorten zoals Wintertaling, Slobbeend, Oeverloper, Watersnip.

Bij keuze voor een tracé dwars door deze polders gaat de waarde hiervan enorm achteruit door ruimtebeslag, versnippering en verstoring en kunnen de natuurwaarden in deze gebieden grotendeels als verloren worden beschouwd.



Figuur 11: Vosse- en Weerlanerpolder, laaggelegen nat veenweidegebied ten westen van de Ringvaart, op de achtergrond Hillegom (foto: Mario Penaat)

7.4 Kanalen en vaarten

Alle tracés zijn op één of meer plaatsen geprojecteerd over grotere en kleinere waterwegen: Leidsevaart, Ringvaart Haarlemmermeer, Oegstgeesterkanaal en/of diverse kleinere sloten (met name in de Vosse- en Weerlanerpolder). De Leidsevaart en de Ringvaart zijn geen Natura-2000-gebied, maar wel aangewezen als Ecologische Verbindingszone (Oegstgeesterkanaal niet). Bij deze grotere kanalen is bij sommige varianten gekozen voor een brug, bij andere varianten voor een aquaduct. Deze kunstwerken kunnen behoorlijke invloed hebben op de functionaliteit van de wateren voor diverse soortgroepen. Bij aanleg en in de gebruiksfase zal dan ook speciale aandacht moeten uitgaan naar het instandhouden van de verbindingsfunctie van de wateren die met deze nieuwe kunstwerken worden gekruist, o.a. voor migrerende vleermuizen, vissen, watervogels, amfibieën en kleine zoogdieren. Aanvullend onderzoek voorafgaand aan de uitvoering is hier op zijn plaats.

7.5 Haarlemmermeerpolder

Alle tracévarianten lopen door de Haarlemmermeerpolder langs de Nieuwe Bennebroekerweg ten zuiden van Hoofddorp (zie figuur 4 op p.9). Ten westen daarvan liggen groengebieden die behoren tot het Natuur Netwerk Nederland (NNN, vroeger: Ecologische Hoofdstructuur). Alle varianten doorsnijden dit NNN, terwijl dit juist bedoeld is om te ontsnipperen en te verbinden.

7.6 Samenvattend

Belangrijkste punten uit dit hoofdstuk zijn:

- Voor alle Natura-2000-gebieden in de regio waar effect van een toekomstige Duinpolderweg wordt verwacht zijn gedegen effectstudies nodig op soorten en habitats, niet alleen in de vorm van modelmatige stikstofstudies nu en in de toekomst (PAS-Aerius), maar ook een degelijke Passende Beoordeling van alle andere mogelijke verwachte effecten. Dit geldt voor zowel duinen als landgoederen.
- Bovenstaande geldt ook voor de bijzonder waardevolle Vosse- en Weerlanerpolder, weliswaar geen Natura 2000-gebied, maar een gebied met hoge natuurwaarden.
- De vele grote en kleinere lijnvormige wateren in de regio zijn van groot belang voor aquatische fauna en als verbindingsroute voor diverse soortgroepen. De functionaliteit hiervan moet goed onderzocht worden, zodat mogelijke effecten van aanleg van een Duinpolderweg geminimaliseerd en gemitigeerd kunnen worden.

8. Effectbeoordeling

In het deelrapport Natuur wordt ingegaan op de volgende natuuraspecten:

- Stikstofdepositie
- Ruimtebeslag
- Verdroging
- Barrièrewerking
- Geluid, licht, optische effecten
- Overtreding Wnb-soorten
- Mogelijkheden voor mitigatie en effect daarvan

De stikstofdepositie op Natura 2000 neemt daarin een bijzondere plaats in omdat hierbij harde Europese regelgeving in het geding is.

De andere aspecten zijn uitgewerkt voor zowel soorten, habitats als houtopstanden, waarbij de effecten veelal in (overlappende) algemeenheden worden beschreven.

8.1 Stikstofdepositie

Stikstofdepositie Natura 2000 in het Deelrapport Natuur

De stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden vormt een bijzonder belangrijk, zo niet cruciaal aspect in het deelrapport Natuur. De heersende stikstofdepositie in de duinen is nu veel te hoog voor een duurzame instandhouding van de daar aanwezige kwetsbare habitats. Op grond van Europese regelgeving zijn alle overheden verplicht ervoor te zorgen dat de depositie onder de kritische depositiewaarden terecht komt. Een verdere toename van de stikstofdepositie is alleen toegestaan indien zeker is gesteld dat desondanks op afzienbare termijn aan de kritische waarden wordt voldaan. De vastgestelde richtlijnen beschouwen een goed onderzoek op dit onderdeel inclusief een passende beoordeling – in geval van gebleken significante effecten – als een hoofdpunt voor dit MER.

Als gevolg van de komst van een Duinpolderweg neemt het verkeer op de N206 langs de duinen in de meeste kansrijke varianten aanzienlijk toe. De N206 grenst over een traject van enkele kilometers direct aan het Natura 2000-gebied Kennemerland Zuid. Op héél korte afstand van de weg ligt een reeks zeer kwetsbare habitats (kalkarme grijze duinen) met een bijzonder lage kritische depositiewaarde (714 Mol/ha/jaar). Het betreft daarbij habitats waarvoor vanwege hun zeldzaamheid een specifieke uitbreidings- en verbeterdoelstelling geldt.

Het deelrapport Natuur beschrijft de huidige autonome situatie goed. De autonome ontwikkeling en effecten worden met de gebruikelijke rekenmethodiek in beeld gebracht. Terecht wordt geconstateerd dat in de huidige situatie sprake is van een matige tot sterke overbelasting. Ondanks enige afname van de berekende depositie verandert deze knelpuntsituatie tot 2030 niet in relevante mate.

De komst van een Duinpolderweg veroorzaakt in alle varianten met een wegverbinding naar de N206 een (meer dan) significante extra depositie. Terecht beoordeelt het rapport deze extra depositie als een ernstig negatief effect (zie onder meer tabel 5-10). Volgens het effectbeoordelingskader van tabel 4-1 betekent dit dat de wegaanleg 'niet vergunbaar binnen PAS' is, tenzij via een zogenaamde ADC-toets.

Tot zover laat het rapport correct zien hoe groot dit knelpunt is. Toch schiet het rapport op twee punten ernstig tekort:

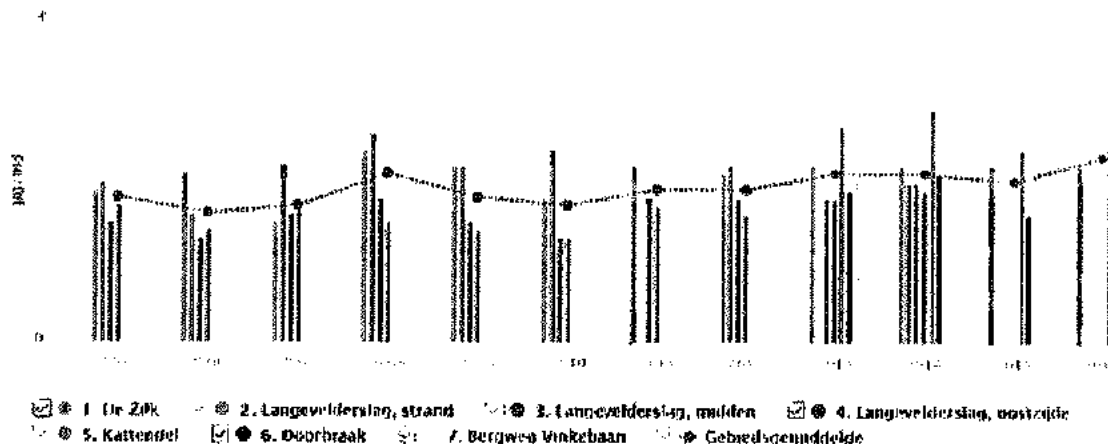
- De gehanteerde rekenmethode is inmiddels wat betreft de te verwachten autonome vermindering van de stikstofdepositie achterhaald.
- Veel te simplistisch wordt aan het einde van het betreffende hoofdstuk ineens gesteld dat gebruik kan worden gemaakt van de zogenaamde 'ontwikkelruimte' in de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) van de rijksoverheid en dat het betreffende deel van de Duinpolderweg daarmee in beginsel toch zonder passende beoordeling en ADC-toets vergunbaar zou zijn.

Op beide punten gaan we hierna nader in.

Gehanteerde rekenmethode achterhaald

De in Nederland gebruikelijke rekenmethode Aerius gaat ervan uit dat de stikstofdepositie in de komende jaren geleidelijk aan zal afnemen. Het deelrapport stelt dan ook dat de – nu veel te hoge – stikstofdepositie in het Natura 2000-gebied al de eerstkomende jaren afneemt. De in september 2017 beschikbaar gekomen recente meetresultaten in het Natura 2000-gebied laten echter een ander beeld zien (zie figuur 12). Volgens de metingen van het RIVM is de depositie in de hele meetperiode helemaal niet afgenomen. Integendeel, de depositie is zelfs met gemiddeld ca. 25% toegenomen. Ook het laatste beschikbare meetjaar 2016 laat nog een duidelijke toename zien. De berekende waarden moeten daarmee nu al als onrealistisch worden beschouwd. Het deelrapport Natuur had op zijn minst melding moeten maken van de grote onzekerheid over de toekomstige ontwikkeling en van de gevolgen die dat kan hebben voor de betreffende varianten van de Duinpolderweg.

Jaargemiddelde ammoniakconcentraties Kennemerland



Figuur 12: Meetresultaten jaargemiddelde ammoniakconcentraties in het Natura 2000-gebied Kennemerland Zuid

Bron: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu RIVM <http://man.rivm.nl/gebied/kennemerland>

Vergunbaarheid DPW-varianten juridisch uiterst twijfelachtig

Dat de gegeven berekeningen niet meer kloppen is wellicht nog tot daar aan toe. Veel ernstiger is dat het rapport naar ons oordeel veel te simplistische conclusies trekt over de vergunbaarheid van een wegverbinding naar de N206 (de varianten Midden, Midden stroomweg, Zuid en nieuwe N206). Wat dat betreft spreekt het rapport zichzelf ook tegen: Eerst wordt gezegd (tabel 5-10 in combinatie met tabel 4-1) dat een dergelijke

wegverbinding op grond van de uitkomsten van het onderzoek niet vergunbaar is, tenzij via een zogenaamde ADC-toets. Vervolgens wordt verderop (p. 51) gemeld dat voor de Duinpolderweg 'ontwikkelruimte' is gereserveerd in het kader van de PAS en dat daarmee een passende beoordeling en ADC-toets niet meer nodig zou zijn. Deze stellingname is uitermate discutabel en wel om de volgende redenen:

- De juridische aanvaardbaarheid van het systeem van ontwikkelruimte binnen de PAS is op zich al zeer omstreven. Momenteel lopen ongeveer 200 procedures bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State waarbij bezwaarmakers stellen dat het systeem van ontwikkelruimte binnen de PAS in strijd is met de Europese Habitatrichtlijn. De afdeling heeft daarover prejudiciële vragen gesteld aan het Europese Hof van Justitie. Een uitspraak hierover is op zijn vroegst medio 2018 te verwachten.
- Vast staat dat het systeem van de ontwikkelruimte hooguit toepasbaar is indien voldoende aannemelijk kan worden gemaakt dat de stikstofbelasting binnen afzienbare termijn onder de kritische depositiewaarden zal dalen. Ook volgens de berekeningen van het deelrapport Natuur worden de kritische depositiewaarden nabij het tracé van de N206 ook in 2030 nog ruimschoots overschreden. De beschikbare metingen van het RIVM geven zelfs nog geen enkele aanwijzing dat de feitelijke belasting de komende jaren überhaupt gaat dalen. Het doel – een belasting die nabij of onder de kritische depositiewaarde komt – wordt daardoor de komende decennia in dit gebied en voor de in het geding zijnde habitats vrijwel zeker niet gehaald.

Daarmee is uitermate twijfelachtig of een wegverbinding met de N206 vergunbaar is in verband met de ernstige gevolgen voor het Natura 2000-gebied. Naar ons oordeel had het rapport nadrukkelijk melding moeten maken van deze grote onzekerheid die de uitvoerbaarheid van het project sterk raakt. Of er had een volwaardige passende beoordeling moeten worden uitgevoerd zoals gevraagd in de richtlijnen voor dit MER.

Stikstofdepositie op habitats buiten Natura 2000

Onduidelijk is waarom sommige tracés voor dit aspect een nul scoren, en andere een min. Sowieso is onduidelijk waarom dit aspect alleen is behandeld t.a.v. amfibieën en reptielen, en niet t.a.v. andere soortgroepen (onvolledig).

8.2 Ruimtebeslag

Hier wordt wel op het effect op verschillende soortgroepen en soorten ingegaan, echter onduidelijk hoe de weging tot stand is gekomen. Het enorme effect van ruimtebeslag op de in de polders aanwezige weidevogels wordt vrijwel niet genoemd en daarmee aanzienlijk onderschat. In tabel 5-13 in het deelrapport Natuur wordt niets vermeld over het ruimtebeslag van de verschillende tracés op de beheertypen 'vochtig weidevogelgrasland'. Vervolgens wordt in tabel 5-14 bij dit aspect allemaal 'nul effect' genoteerd. Gesteld wordt dat ruimtebeslag gecompenseerd moet worden, echter: er wordt niet ingegaan op waar die compensatie dan uit kan bestaan en waar die aangelegd kan worden.

8.3 Verdroging

Ten onrechte wordt hier gesteld dat negatieve effecten zijn uitgesloten voor alle alternatieven. Hier wordt met een te beperkte blik gekeken (alleen plantensoorten in duingebieden), terwijl er bij sommige tracés een behoorlijke verdroging van de natte veenweidegebieden kan optreden waarbij een groot effect op weidevogels, doortrekkers, wintergasten en amfibieën en vissen verwacht kan worden.

T.a.v. het Natura-2000-gebied Kennemerland Zuid (Amsterdamse Waterleidingduinen, AWD) worden kaartjes gegeven (zie figuur 5-3 in deelrapport Natuur) van grondwaterafhankelijke habitattypen die mogelijk beïnvloed zouden kunnen gaan worden bij verdroging door aanleg van een Duinpolderweg. Hierbij wordt echter voorbijgegaan aan het feit dat door de diepe ligging van het Oosterkanaal binnen de Waterleidingduinen een hydrologisch effect midden in de Waterleidingduinen door een Duinpolderweg niet aannemelijk is. De hydrologie midden in de AWD wordt immers voornamelijk bepaald door de zeespiegel in het westen en het buitenste diepe kanaal in het oosten (Oosterkanaal).

Er wordt tevens (in zijn algemeenheid) gesteld dat het graven van extra watergangen kan leiden tot versterking van brakke kwel naar de Haarlemmermeerpolder, wat kan leiden tot verzilting van grond- en oppervlaktewater. Dit is echter verder in het geheel niet onderbouwd, dus het is onduidelijk in hoeverre dit echt gaat optreden, en zo ja, waar en in welke mate.

8.4 Barrièrewerking

In het deelrapport Natuur wordt hier in algemene zin wel een en ander over gemeld: dat kappen van bomenrijen of verlichting effect kan hebben op vleermuizen. Maar de eindconclusie is wel erg karig: *"Het is in dit stadium niet te bepalen wat de verschillen tussen de alternatieven zijn wat verstoring van vliegroutes van vleermuizen betreft; bij alle alternatieven kan dit in principe optreden, maar effecten worden niet voor elke soort verwacht. Ten aanzien van vogels is er geen of nauwelijks barrièrewerking te verwachten."*

Tabel 5-5 is dan ook erg algemeen. Duidelijk is dat aanvullend onderzoek hier meer helderheid over zal moeten verschaffen. Ook wordt ten onrechte versnippering hier niet genoemd als effect van enkele tracés, bijvoorbeeld de tracés die dwars door de polders gaan (Midden, Zuid, Hillegomse Zienswijze en Nieuwe N206). Effect hiervan zal zijn dat de overgebleven stukjes grasland amper nog van waarde zullen zijn voor belangrijke natuurwaarden zoals weidevogels.

Ook wordt wel erg luchtig gedaan over de kleine stukken duinbos die zullen verdwijnen (p. 57 deelrapport Natuur) en wat niet erg zou zijn omdat ze aan de rand liggen en daarmee geen versnippering geven. Dit heet 'kaasschaaf-methode' en geeft wel degelijk verlies van uniek en beschermd habitat.

8.5 Geluid, licht, optische effecten

Ook voor geluid, licht en optische effecten wordt slechts in algemeenheden beschreven wat het effect zou kunnen zijn. Ook tabel 5-6 is daarom zeer algemeen, goed beoordelen is hiermee niet mogelijk. Er staat: *"Het is in dit stadium niet te bepalen wat de verschillen tussen de alternatieven zijn wat verstoring betreft; bij alle alternatieven kan dit in principe optreden."*

Verder wordt wel onderkend dat de alternatieven Parel 2.0 en Hillegomse Zienswijze (inclusief variant Zuid) 'langs' (lees: dwars door) weidevogelgrasland liggen en dat dit verstorend effect zal hebben op de aldaar broedende weidevogels.

De huidige geluidsbelasting langs provinciale wegen in Noord-Holland is bekend: <https://maps.noord-holland.nl/GeoWeb51HTML5/index.html?viewer=geluidsbelasting> Dit zal door aanleg van een Duinpolderweg alleen maar toenemen. En dit terwijl de Amsterdamse Waterleidingduinen zijn aangewezen als Stillegebied. Er is al vrij veel onderzoek gedaan naar effecten van (chronisch of piek)geluid op vogels. Het kan direct versturend werken (opvliegen, nest verlaten etc.), maar ook meer indirect (soortgenoten horen elkaar lastiger door het aanwezige antropogene geluid waardoor communicatie onderling bv. paarvorming lastiger gaat). Ook op gebied van licht is al veel onderzoek gedaan. Het is bekend dat bepaalde vleermuissoorten zeer gevoelig zijn voor lichtverstoring: zij mijden die plekken.

8.6 Overtreding Wnb-soorten

Dit aspect wordt vooral beoordeeld op basis van het aantal gebouwen dat moet verdwijnen bij de verschillende tracévarianten, en de kans dat daarmee een overtreding wordt begaan op beschermde soorten als huismussen, gierzwaluwen en vleermuizen. Er is grote overlap met het aspect ruimtebeslag.

Mogelijkheden voor mitigatie en effect daarvan: hier staan enkele zinvolle opmerkingen die bij uitvoering moeten worden toegepast om negatieve effecten op soorten te mitigeren, zoals aanbieden alternatieve verblijfplaatsen, voorkómen verstoring door licht etc.

Tabel 5-8 Totaaloverzicht beoordeling effecten Wnb-soorten per aspect.

Aspect	Variant Duinpolderweg							
	Midden	Midden-Strwg	Zuid	Hilleg. Ziensw	Hilleg. Ziensw Zuid	Parel 2.0	Nieuwe N206	NOG Beter 2.0
stikstofdepositie	- / 0	- / 0	- / 0	0	0	0	- / 0	0
ruimtebeslag	-	-	-	-	-	- / 0	-	- / 0
verdroging	0	0	0	0	0	0	0	0
barrièrewerking	-	-	-	-	-	-	-	-
verstoring (licht en geluid)	-	-	-	-	-	-	-	-
overtreding Wnb	-	-	-	-	-	- / 0	-	- / 0
totaal Wnb-soorten	-	-	-	-	-	- / 0	-	- / 0

Figuur 13: Effectbeoordeling verschillende tracévarianten op beschermde soorten volgens Wet Natuurbescherming (Wnb-soorten). Bron: deelrapport Natuur, 2017.

8.7 Totale score effecten

De totale score voor alle bovengenoemde aspecten wordt in het deelrapport Natuur per aspect en per tracévariant weergegeven in een tabel (figuur 13). Men lijkt hier de meest negatieve waarde te hebben vermeld die uit eerdere afweging (per aspect) gekomen is. Voor zover men per aspect een zinnige score heeft kunnen geven, want vaak is dat niet mogelijk op basis van algemeenheden (bv bij barrièrewerking en verstoring: alle varianten min). Maar dat steeds het meest negatieve is genomen gaat ook weer niet altijd op, want bijvoorbeeld de vleermuis laatvlieger scoort zeer negatief (rood) qua ruimtebeslag op vrijwel alle tracés (zie tabel 5-3 in deelrapport Natuur) en dat is in tabel 5-8 niet terug te vinden. De afweging qua ruimtebeslag wordt in het deelrapport wel toegelicht, en gebeurt slechts op basis van de oppervlakte van de nieuw aan te leggen wegdelen. Dit is een al te simpele benadering, waarbij voorbij gegaan wordt aan een mogelijk lokaal groot effect (indien dit door waardevolle natuur zoals Vosse- en Weerlanerpolder gaat) van een relatief kort stuk nieuwe weg. Verder wordt 'overtreding Wnb' slechts benaderd op basis van aantal gebouwen.

Uiteindelijk komt men in het deelrapport Natuur tot een samenvattende eindconclusie. Alle aspecten en varianten worden samengevat in een tabel (zie figuur 14). Hierin staan de scores per aspect van verstoring en per beleidskader weergegeven, leidend tot een totaalscore per alternatief van de Duinpolderweg. De tracévarianten Midden en Zuid scoren negatief, vanwege de hoge stikstofbelasting op Natura-2000-gebied Kennemerland-Zuid en door het relatief grote ruimtebeslag waardoor de kans op overtreding van de Wnb groter wordt. Het deelrapport Natuur zwakt dit vervolgens weer af door te stellen: *"In hoeverre dat laatste daadwerkelijk aan de orde zal zijn is nog niet duidelijk op basis van de huidige gegevens. Het is aannemelijk dat de meeste overtredingen van de Wnb mitigeerbaar zijn."* Vervolgens wordt er geen duidelijke eindconclusie gegeven.

Duidelijk is dat de aspecten stikstof en ruimtebeslag een groot stempel drukken op deze tabel. Het risico is dat daarmee in afweging geen recht wordt gedaan aan de overige aspecten. Zo zou je kunnen concluderen dat het voor de natuur het minst schadelijk is om bijvoorbeeld te kiezen voor het alternatief Hillegomse zienswijze, terwijl deze variant dwars door de waardevolle Oosteinderpolder gaat.

Tabel 6-1 Samenvattende effectbeoordeling per alternatief

		Alternatief Duinpolderweg							
Aspect		Midden	Midden-Singv	Zuid	Hilleg. Ziensw	Hilleg. Ziensw Zuid	Parel 2.0	Nieuwe N200	NOG Beter 2.0
Natura 2000	N-depositie								
	ruimtebeslag op habitatype	0	0	0	0	0	0	0	0
	geluid	-1.0	-1.0	-1.0	0	0	0	0	0
	licht	0	0	0	0	0	0	0	0
	optische effecten	0	0	0	0	0	0	0	0
	verdroeging				0	0	0	0	0
	totaal N2000				-1.0	-1.0	-1.0		-1.0
Wnb soorten	stikstofdepositie	-1.0	-1.0	-1.0	0	0	0	-1.0	0
	ruimtebeslag						-1.0		-1.0
	verdroeging	0	0	0	0	0	0	0	0
	barrièrewerking								
	verstoring (licht en geluid)								
	overtraking Wnb						-1.0		-1.0
	totaal Wnb soorten						-1.0		-1.0
Houtopstanden									
NNN (buiten N2000)	ruimtebeslag		-1.0		0				
	N-depositie	0	0	0	0	0	0	0	0
	Vertraking Houtaanmeren						-1.0		-1.0
	Verstoring (geluid, licht, optisch)	-1.0	-1.0	-1.0				-1.0	-1.0
	barrièrewerking/versnippering	0	0	-1.0	0	0	-1.0	-1.0	-1.0
	totaal NNN								
Eindscore									

Figuur 14: Samenvattende effectbeoordeling per tracéalternatief (bron: deelrapport Natuur)

8.8 Samenvattend

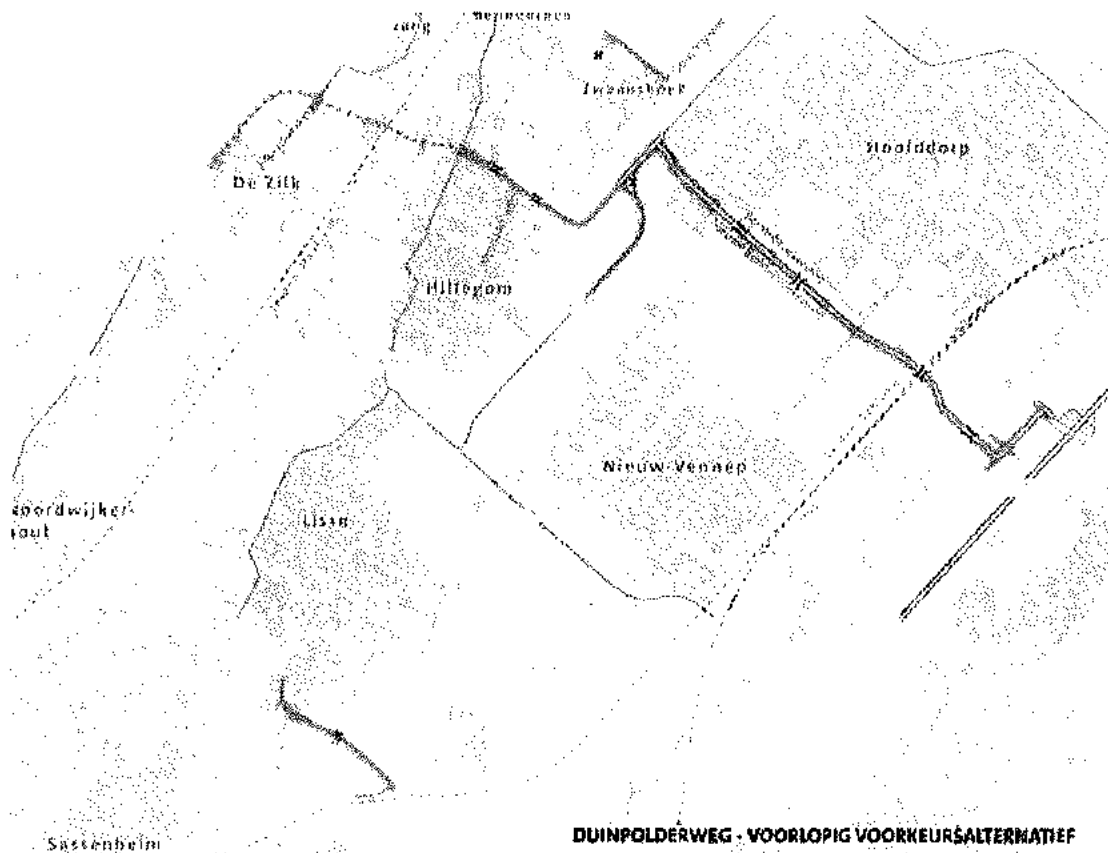
Bij de effectbeoordeling in het deelrapport Natuur worden vele aspecten behandeld, en daardoor lijkt het uitvoerig. Er is echter sprake van:

- Onjuiste conclusies naar aanleiding van de geconstateerde ernstige effecten op het Natura 2000-gebied
- Onvolledige effectbeschrijvingen daar waar de inventarisatie van natuurwaarden tekort schiet (zie hoofdstuk 6)
- Te algemene bewoordingen, en dus te vaag en weinig concreet
- Te simpele redeneringen, en dus geen recht doend aan de ecologische complexiteit van natuur en landschap
- Te positief oordelend over nogal grote ingrepen

Op basis van bovenstaande kunnen dus vraagtekens worden gezet bij de correctheid en volledigheid van de afgehele afweging van de natuuraspecten.

Inmiddels is in december 2017 een **voorlopig voorkeursalternatief** bekend gemaakt door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Dit betreft variant Zuid met een aantal essentiële

aanpassingen (zie figuur 15). Deze variant gaat dwars door de Vosse- en Weerlanerpolder en zal ernstige gevolgen hebben voor Natura 2000. Een beschrijving van een eventueel verschil in effecten van deze aangepaste variant Zuid ten opzichte van de oorspronkelijke variant ontbreekt.



Figuur 15: Ligging voorlopig voorkeursalternatief GS, december 2017. Bron:

[https://www.noord-holland.nl/Actueel/Archief/2017/December 2017/Gedeputeerde Staten kiezen voorlopig voorkeursalternatief project Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek](https://www.noord-holland.nl/Actueel/Archief/2017/December%202017/Gedeputeerde%20Staten%20kiezen%20voorlopig%20voorkeursalternatief%20project%20Bereikbaarheid%20Haarlemmermeer%20Bollenstreek)

9. Conclusies en aanbevelingen

Het Deelrapport Natuur is in principe goed opgezet, maar de uitwerking is nogal algemeen, niet overal even doorzichtig en niet altijd even deugdelijk gedaan: het rapport bevat daardoor essentiële omissies en foute veronderstellingen.

- Ten onrechte wordt heel gemakkelijk verondersteld dat een wegverbinding naar de N206 gebruik kan maken van de ontwikkelruimte voor de PAS en dat daarom geen passende beoordeling nodig zou zijn vanwege de significante effecten op Natura 2000 zoals in de richtlijnen voor dit MER wordt gevraagd;
- De tracéalternatieven zijn door Royal Haskoning niet goed onderzocht met betrekking tot flora en fauna.

Ten onrechte wordt in het deelrapport Natuur slechts op basis van data uit de Nationale Databank Flora en Fauna, zonder goed veldonderzoek en op basis van algemene aannames een samenvattende afwegingstabel gemaakt (figuur 14). Ook zijn bepaalde deelgebieden in de regio in het deelrapport Natuur zeer onderbelicht en niet onderzocht, zoals de Vosse- en Weerlanerpolder.

Om genoemde redenen is het Deelrapport Natuur ongeschikt als onderbouwing van de Bereikbaarheid Bollenstreek – Haarlemmermeer MER /Duinpolderweg.

Uit dit rapport blijkt dat er op het deelrapport Natuur nogal wat valt aan te vullen. Voor een gedegen afweging van de verschillende tracés is het nodig dat er op basis van de geconstateerde omissies (hoofdstuk 6) een aanvulling komt op het deelrapport Natuur en de 'plus-min-tabellen' aldaar. Daarnaast lijkt het verstandig om voor een goede afweging aanvullend veldwerk te doen naar verschillende onderbelichte soortgroepen waarvan relatief weinig bekend is in de regio. Het advies is om gedegen flora- en faunaonderzoek uit te laten voeren voor alle alternatieven middels veldonderzoek gedurende minstens één heel seizoen, alvorens verder te gaan met de planstudie.

Zodra duidelijk is of er een Duinpolderweg komt en via welk tracé, zal nader aanvullend onderzoek nodig zijn op gebied van beschermde soorten in dat specifieke tracé en de wijde omgeving daaromheen. Dit voor het mitigeren van de ingrepen in het landschap en/of habitats, en de effecten daarvan op verschillende soorten en soortgroepen, en voor het aanvragen van de juiste ontheffingen.

Het in december 2017 bekend gemaakte voorlopig voorkeurstracé van GS Noord-Holland (figuur 15) is een aangepaste versie van de variant Zuid. Dit voorkeurstracé gaat dwars door de Vosse- en Weerlanerpolder en zal ernstige gevolgen hebben voor Natura 2000. Een beschrijving van een eventueel verschil in effecten van deze aangepaste variant Zuid ten opzichte van de oorspronkelijke variant ontbreekt. Het lijkt er dan ook op dat dit voorkeursalternatief niet (mede) op basis van natuuraspecten is gekozen, maar op basis van verkeerskundige, economische en/of politieke argumenten. Het is dan ook de vraag of natuuraspecten bij de planvorming Duinpolderweg überhaupt de serieuze afweging krijgen die ze wettelijk verdient.



Figuur 16: Vosse- en Weerlanerpolder: waterrijk veenweidegebied met hoge dichtheden aan weidevogels (foto: Mario Penaat)

Literatuur

- Berkers, R. 2014. Beheer- en ontwikkelplan Nationaal Park Zuid-Kennemerland 2014-2024. Berkers advies.
- Commissie voor de Milieueffectrapportage. Duinpolderweg, verbinding N206-A4 Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport. 31 juli 2013 / rapportnummer 2798-29
- Groenendijk, J. 2015. O88 Kennemerland Zuid PAS Gebiedsanalyse. Royal Haskoning DHV. In opdracht van Provincie Noord-Holland.
- Groenendijk, J. & G. de Rooij, 2017. Rapport MER Duinpolderweg. Deelrapport Natuur. MO-AF20171027JG. HaskoningDHV, in opdracht van Provincie Noord-Holland
- Haarsma, A-J, 2015. Vliegen naar de duinen. In: DUIN, jaargang 2015, nummer 1, uitgave van Stichting Duinbehoud.
- Herder, J.E., J. Kranenbarg, D.M. Hoogenboom, J. Hamers & K. Dekker (red.), 2012. Atlas van de Noord-Hollandse vissen. Landschap Noord-Holland Heiloo & Stichting RAVON Nijmegen
- Provincie Noord-Holland, 2017. Ontwerp Natura 2000 beheerplan Kennemerland-Zuid 2016-2022, maart 2017 door provincie Noord-Holland
- Van Gool, C.R. (red), 2015. Faunabeheerplan damherten in het Noord- en Zuid-Hollandse duingebied 2016-2020. Faunabeheereenheid Noord-Holland en Faunabeheereenheid Zuid-Holland
- Van 't Veer, Ron & Dorien Hoogeboom, 2012. Atlas van de Natura 2000 duingebieden van Noord-Holland. Uitgave: Provincie Noord-Holland, december 2012.
- Van der Aa, E. 2017. De Bom onder de PAS. Artikel verschenen in het Vakblad natuur bos landschap, december 2017.

Links

- Volledige tekst Wet Natuurbescherming:
<http://wetten.overheid.nl/BWBR0037552/2017-01-01>
- Over Nieuwe Wet Natuurbescherming:
<http://www.ondernemersplein.nl/wetswijziging/nieuwe-wet-natuurbescherming/> en <http://www.rvo.nl/onderwerpen/agrarisch-ondernemen/beschermde-planten-dieren-en-natuur/wet-natuurbescherming>
- Alle beschermde planten voor en na 2017:
https://nl.wikipedia.org/wiki/Lijst_van_wettelijk_beschermde_planten_in_Nederland
- Beschermde wilde vogelsoorten:
<https://www.vogelbescherming.nl/bescherming/juridische-bescherming/soortbescherming>
- Richtlijnen van Netwerk Groene Bureaus
<http://www.netwerkgroenebureaus.nl/werken-aan-kwaliteit/gedragscode>
- Over ontstaan duinlandschap en strandwallen:
<http://www.geologievannederland.nl/landschap/landschappen/duinlandschap>
- Over Natura-2000-gebieden:
<http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/default.aspx?main=gebieden>
- Vaststelling Natura-2000-gebied Kennemerland Zuid per 7 mei 2013:
<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2013-12211.html>

- Aanwijzingsbesluit Natura-2000-gebied Kennemerland Zuid:
https://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/documenten/gebieden/088/N2K088_DB%20HN%20Kennemerland-Zuid.pdf
- Concept beheerplan Natura 2000 Kennemerland Zuid mrt 2017: https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Natuur/Natura_2000/Natura_2000_beheerplannen
- Over habitatype 2130 Grijze duinen:
https://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/gebiedendatabase.aspx?subj=hatype_n&groep=1&id=2130
- Profiel habitatype Grijze duinen:
https://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/documenten/profielen/habitattypen/Profiel_habitatype_2130.pdf
- Over habitatype 2160 Duindoornstruwelen:
https://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/gebiedendatabase.aspx?subj=hatype_n&groep=2&id=2160
- Over habitatype 2180 Duinbossen:
https://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/gebiedendatabase.aspx?subj=hatype_n&groep=2&id=2180
- Kaarten met deposities 2016:
http://www.rivm.nl/Onderwerpen/G/GCN_GDN_kaarten_2016
- Resultaten LIFE project Levende duinen in NPZK:
<https://www.natuurmonumenten.nl/resultaten-1>
- Diverse OBN-rapporten beschikbaar op:
<http://www.natuurkennis.nl/index.php?actie=pdf>
- Jaarverslag Nationaal Park Zuid-Kennemerland 2014: www.np-zuidkennemerland.nl/download/NPZUIDKENNEMERLAND06869.pdf
- Bollenstreek: <https://nl.wikipedia.org/wiki/Bollenstreek>
- Haarlemmermeerpolder: <https://nl.wikipedia.org/wiki/Haarlemmermeer>
- Bodemkaart: <http://maps.bodemdata.nl/bodemdata.nl/index.jsp>
- Wijziging Structuurvisie Ruimte Zuid-Holland: <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/ruimte/visie-ruimte/inzage-wijziging2018/>
- Gebiedsprofiel Duin- en Bollenstreek: <http://gebiedsprofielen.zuid-holland.nl/Gebiedsprofielen/website/index.html?webmap=696021b228994acda724b51739d896aa>
- Noordse woelmuis in de AWD:
<http://www.amsterdamsewaterleidingduinen.nl/uploads/1/4/0/9/14094970/natuuronderzoek-awd-maart-2017.pdf>
- Vleermuisprotocol: <http://www.vleermuisprotocol.nl/werken-aan-kwaliteit/vleermuisprotocol>
- Vleermuisprotocol en Omgevingsvergunning:
<http://www.vleermuisprotocol.nl/nieuws/201-meer-zekerheid-over-vleermuizen-voor-aanvragers-omgevingsvergunning-13-maart-2017>
- Over vogels en effecten van geluid:
https://www.sovon.nl/sites/default/files/doc/Rap_2014-19_inschatting_verstorende_invloed_werkparken_Vliegveld_Twente_inclusief_VKA.pdf

- Alle interactieve kaarten Noord-Holland: <https://maps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/MapSeries/index.html?appid=d8c0eb7751444d4b9537231615ad6a09&entry=2>

Bijlage 2: In Vosse- en Weerlanerpolder waargenomen vogelsoorten sinds 2011

Vogels in de polders vanaf mrt 2011 t/m december 2017			Weerlanerpolder	Oostelinderpolder	Winternustlaan	Oosteindervaart	Oostduin
Soort	RL breedv.	RL winter/doortrek.	Wlp	Oep	Wrl (moerasbos)	Oev	OD
1 Fluit			X (Ringvaart)	X (Ringvaart)		X	X
2 Dodaars *		Kwetsbaar	X (+ Ringvaart)	X (+ Ringvaart)		X	
3 Aalscholver			X (+ Ringvaart)	X (+ Ringvaart)		X	X
4 Grote zilverreiger *			X	X	X	X	X
5 Blauwe reiger			X	X	X	X	X
6 Purperreiger			X				
7 Ooievaar			X				
8 Lepelaar			X	X			X
9 Wilde zwaan *	Gevoelig		X (jan '12; 1 ex.)	X (nov '17; 2 ex.)			
10 Knobbelswaan			X *	X		X	X
11 Rietgans *				X (jan '15; 150 ex.)			
12 Kolgans *			X (dec '17; 1 ex.)	X (jan '14; 20 ex.) (feb '15; 200 ex.) (jan '16; 50 ex.)			
13 Grauwe gans			X	X			
14 Grote canadese gans			X * (+ Ringvaart)	X (+ Ringvaart)		X	X
15 Rotgans *				X (jan '15; 1 ex.)			
16 Brandgans *			X	X			
17 Bergeend			X *	X			X
18 Nijlgans			X (+ Ringvaart)	X (+ Ringvaart)		X	X
19 Smient *	Gevoelig		X	X (feb '16; 2 ex.)			
20 Wilde eend			X * (+ Ringvaart)	X (+ Ringvaart)	X		
21 Kraaiend			X * (+ Ringvaart)	X (+ Ringvaart)		X	X
22 Slobeend	Kwetsbaar		X *				
23 Wintertaling *	Kwetsbaar		X (+ Ringvaart)	X (feb '17; 2 ex.)			
24 Zomertaling	Bedreigd	Kwetsbaar	X (apr '13; 1 ex.)				
25 Tafelaand *			X (Rv; feb '12; 1 ex.)				
26 Kuffeend			X * (Ringvaart)	X (+ Ringvaart)		X	
27 Nonnetje *		Kwetsbaar	X (Rv; feb '12; 3 ex.)				
28 Grote zaagbek *		Bedreigd		X (Rv; mrt '13; 2 ex.)			X
29 Bruine kleekerdief			X	X			
30 Sperwer			X	X	X		X
31 Havik			X				
32 Bulzerd			X	X	X		X
33 Torenvalk	Kwetsbaar	Kwetsbaar	X	X			
34 Slechtvalk			X (jan '12; 1 ex.)				
35 Fazant			X	X	X		
36 Waterhoen		Gevoelig	X	X		X	X
37 Meerkroet			X *	X		X	X
38 Schollekster			X	X			X
39 Kluut			X (apr '13; 1 ex.)				
40 Bontbekplevier	Kwetsbaar						X (sep '11; 1 ex.)
41 Kleine plover			X * (broedsucces '17)				
42 Kievit			X *	X			X
43 Kemphaan	Ernstig bedreigd	Kwetsbaar	X (apr '13; 4 ex.) (apr '15; 1 ex.)				
44 Wulp	Kwetsbaar		X ('12; 4 ex.)				
45 Grutto	Gevoelig		X *	X			
46 Tureluur	Gevoelig		X *	X			
47 Groenpootruiter							X (sep '11; 1 ex.)
48 Bosruiter			X (mei '17; 3 ex.)				
49 Wiltgat *			X	X			
50 Oeverloper	Gevoelig		X	X			X
51 Houtsnip					X		
52 Watersnip *	Bedreigd		X	X			X
53 Bokje			X (jan '16; 1 ex.)				X
54 Kormelaar			X (+ Ringvaart)	X (+ Ringvaart)		X	X
55 Stormmeeuw			X (+ Ringvaart)	X (+ Ringvaart)			
56 Zilvermeeuw			X (+ Ringvaart)	X (+ Ringvaart)			
57 Kleine mantelmeeuw			X (+ Ringvaart)	X (+ Ringvaart)			X
58 Vissdief	Gevoelig	Gevoelig	X	X			
59 Houtduif			X	X	X		
60 Holenduif				X			X
61 Turkse tortel			X	X	X		X

Natuur in de MER-studie Duinpolderweg – Adviesbureau Antje Ehrenburg – feb 2018

Vogels in de polders vanaf mrt 2011 t/m december 2017			Weerianerpolder	Oostelinderpolder	Winterrustlaan	Costelindervaart	Oostduin
Soort	RL broedv.	RL winter/doortrek.	Wlp	Oep	Wrl (moerasbos)	Oev	OD
62 Halsbandparkiet				X			X
63 Ijsvogel			X	X	X		X
64 Grote bonte specht			X	X	X		X
65 Boerenzwaluw	Gevoelig		X	X			
66 Huiszwaluw	Gevoelig		X	X			
67 Graspieper	Gevoelig		X *	X			
68 Gele kwikstaart	Gevoelig		X	X			X
69 Engelse kwikstaart	Gevoelig		X (apr '13; 1 ex.)				
70 Witte kwikstaart			X	X			X
71 Winterkoning			X	X	X		X
72 Heggenmus			X	X	X		
73 Roodborst			X	X	X		X
74 Merau			X	X	X		X
75 Kramsvogel *	Gevoelig		X	X	X		X
76 Koperwiek *			X	X	X		X
77 Zanglijster				X	X		
78 Rietzanger			X (sep '11; 1 ex.)				
79 Kleine karekiet					X		
80 Fitis				X	X		
81 Tijlflaai			X	X	X		
82 Grasmus			X	X	X		
83 Zwartkop			X	X	X		
84 Goudhaan *					X		
85 Vuurgoudhaan				X (dec '17; 1 ex.)			
86 Pimpelmees			X	X	X		X
87 Koolmees			X	X	X		X
88 Staartmees				X (BATV)	X		X
89 Boomkruiper				X (BATV)	X		
90 Spreeuw			X *	X	X		X
91 Gaai			X	X	X		X
92 Ekster			X	X	X		X
93 Kauw			X	X	X		X
94 Zwarte kraai			X	X			X
95 Ringmus	Gevoelig		X	X			
96 Huismus	Gevoelig		X	X			X
97 Vink			X	X	X		
98 Keip *	Gevoelig				X		
99 Sjits *				X (BATV)	X		
100 Kleine barnsijs							X
101 Groenling					X		X
102 Putter			X	X	X		X
103 Kneu	Gevoelig	Gevoelig	X	X	X		
104 Geelgors					X		
105 Rietgors			X	X	X		

* Broedvogel in de Weerianen
* Wintergast in de polders

Bron: SOVON, waarnemers Hans Vader en Louis van Trigt

Colofon

Opdrachtgever:	Samenwerkende Natuur- en Milieuorganisaties in Zuid-Kennemerland en Bollenstreek: Milieudefensie afdeling Haarlem, Vereniging Behoud de Polders, Vogelwerkgroep Zuid- Kennemerland, Stichting Duinbehoud en Stichting Milieu- en Natuurbescherming Kennemerland
Opdrachtnemer:	Antje Ehrenburg Ecologisch bureau Antje Ehrenburg Duitslandlaan 50, 2034 BD Haarlem info@antje-ehrenburg.nl tel. 06-53361478 website: www.antje-ehrenburg.nl 
Onderzoek & rapportage:	Antje Ehrenburg, in samenwerking met Chris Brunner
Alle foto's (tenzij anders vermeld):	Antje Ehrenburg
Datum publicatie:	februari 2018

Cultuurhistorische waarden Weerlanerpolder en Oosteinderpolder

Naamgeving

De toevoeging “polder” suggereert dat het gebied vroeger een meer is geweest, wat omdijkt en drooggemalen werd. Dat is hier echter nooit het geval geweest. Achter de meest oostelijke strandwal, waar onder ander Hillegom op ligt, is een moeras ontstaan. Al vóór het jaar 1600 werd dit moeras successievelijk ontwaterd en in gebruik genomen. Kortom, het is wel degelijk één van de weinige stukjes oernatuur die Hillegom nog bezit.

Cultuurhistorie

De strandwal waar Hillegom op ligt werd ca. 3000 jaar voor Chr. gevormd. Vlak daarna kwamen de eerste bewoners al. Dat waren boeren uit de Bronstijd, die woonden op de strandwal en lieten hun vee grazen in de strandvlakten (o.a. De Polders). Deze standvlakten waren veenmoerassen van hoogveen die soms tot boven de lage duinen uitgroeiden. Het overtollige water uit de hogere duinen stroomde via beken (leken) af naar de Haarlemmermeer.

De Leek (de oostende leeck) loopt nu nog steeds van west naar oost door de Weerlanerpolder (waerlanerpolder).

In de Weerlanerpolder mondde de veenstroom de Leek uit in de Haarlemmermeer.

In de Oosteinderpolder (Polder Oostender) mondde de veenstroom Leeck – wat nu de Molensloot is -uit in de Oosteindervaart (oostendervaert). Vroeger werd het waterpeil in de Oosteinderpolder op orde gehouden door een windwatermolen met scheprad ‘de Oost ender Mole, die aan de oever van deze veenstroom stond midden in de polder. De molen staat op een oude kaart uit 1615.

In het verleden werden deze polders bemalen door vele windmolens. Inmiddels zijn dat nu automatische elektrisch aangedreven gemaaltjes geworden.

Een unieke kenmerk van de Polders is het slagenlandschap, het karakteristieke kavelpatroon; percelen met ontwateringsloten in het landschap. De verkaveling in de Vosse- en Weerlanerpolder loopt noord-zuid en in de Oosteinderpolder oost-west. Dit slagenlandschap is ontstaan in het begin van de 19^e eeuw nog voor de drooglegging van de Haarlemmermeer (1849-1852).

Het kavelpatroon van de Oosteinderpolder ademt de sfeer van deze eeuw.

Het pestbosje is een historisch landschapselement, een met bomen begroeide landje, met een ringsloot erom heen, waar boeren in het verleden hun vee begroeven.

De veenstroom van de Weerlanerpolder de Leek bestaat nog steeds, en ook de veenstroom in de

Oosteinderpolder, in de vorm van de Oude Molensloot. Net als het overgebleven landschap vormen ze cultureel historische grote waarden voor Hillegom. De landschapselementen van de Hillegomse polders voeren terug naar de late Middeleeuwen.

Overgebleven cultuurhistorische waarden

Het enige stuk van de Bollenstreek dat zijn oorspronkelijke karakter sinds de 17^{de} eeuw goed heeft behouden is het ensemble van de strandvlakte bij Vogelenzang, de oude duinen op het terrein GGZ Vogelenzang en de polders tussen Bennebroek en Hillegom.

Zowel in de Vosse- en Weerlanerpolder als de Oosteinderpolder zijn de eeuwenoude – voor een belangrijk deel uit de late Middeleeuwen daterende – structuren en patronen van de ontginning en inrichting nog goed bewaard en herkenbaar gebleven.

In de *Vosse- en Weerlanerpolder* betreft dit met name:

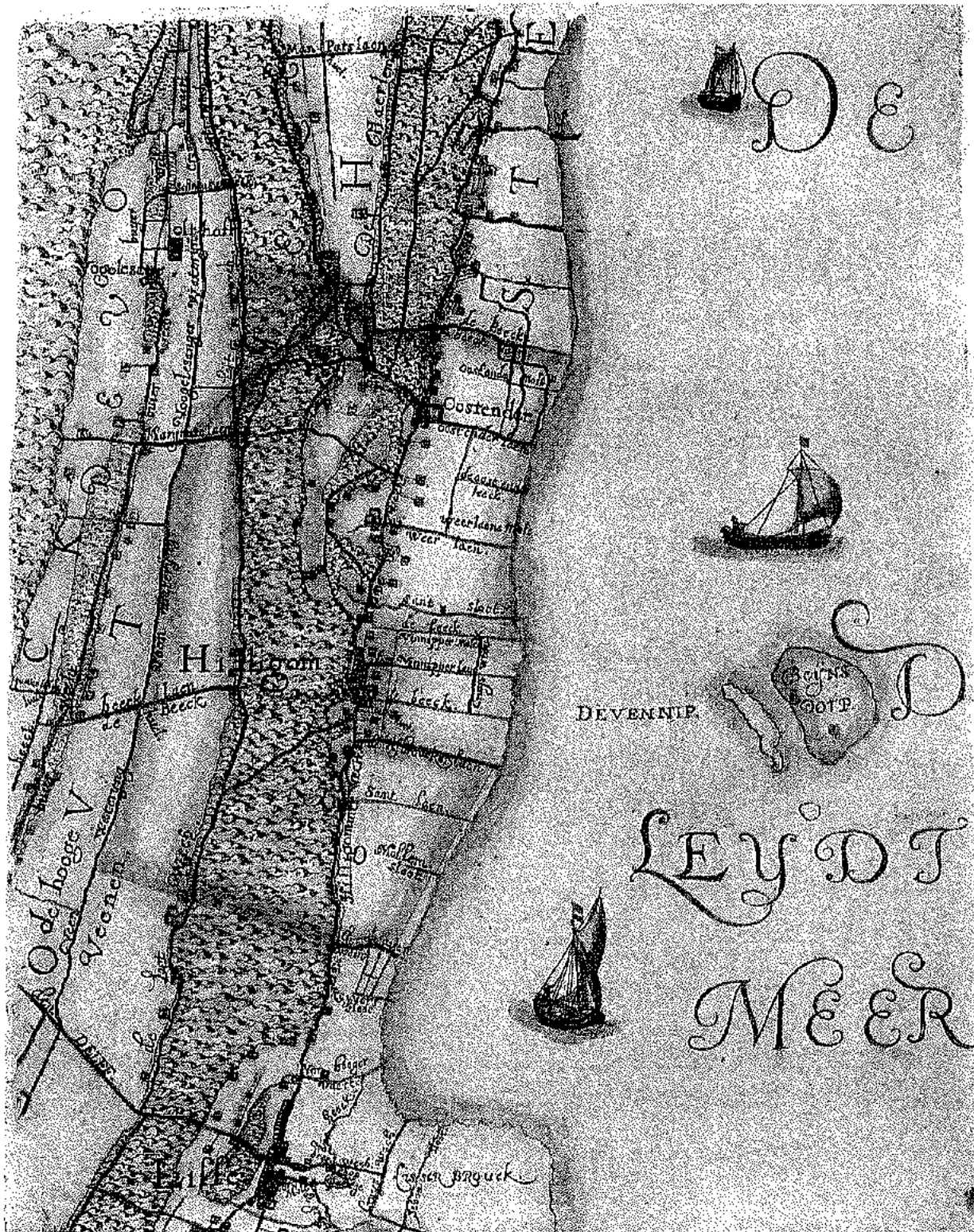
- de eeuwenoude veenstromen de Leek en de kleine Leek die als levensaders door deze polder stromen;
- het verkavelingspatroon dat van noord naar zuid loopt en terug voert tot de late Middeleeuwen (het Slagenlandschap).

In de *Oosteinderpolder* betreft dit:

- het verkavelingspatroon van het veenweidegebied dat van oost naar west loopt en terug voert tot aan de late Middeleeuwen (het Slagenlandschap);
- de eeuwenoude molensloot (de Leeck) die van zuid naar noord stroomt;
- het pestbosje in deze polder;
- de archeologische waarden.

In *Oostduin* (het westelijk deel van de Oosteinderpolder) betreft dit bovendien:

- het gedeelte van de Oosteinderpolder dat is overstoven door zand van de strandwal.
- de hoge wegen op de oorspronkelijke hoogte van de strandwal en de zanderijsloten die kenmerkend zijn voor het zanderijenlandschap;
- de heggen die de laatste restanten zijn van het oude bollenlandschap;
- de historische woningen uit de veenderij;
- de archeologische waarden die vooral onder de oude wegen hoog zijn en die kunnen teruggaan tot de Steentijd.



Kaart 1615 – Rijnland

Op deze kaart is de strandwal te zien (bruin ingetekend). In de Oost ender laen (Oosteinderlaan) liep een pad naar de Leydt Meer (Haarlemmermeer). Ook de Waerlaen (Weerlaan) staat al op de kaart.

De Oost ender leek (de huidige Leek) in de Weerlaenpolder en de Leek (nu Molensloot) zijn goed te zien. Ook de locaties waar de windmolen in de Weerlaen en de Oost ende Mole in de Oostender (Oosteinderpolder) hebben gestaan, is op deze kaart terug te vinden.



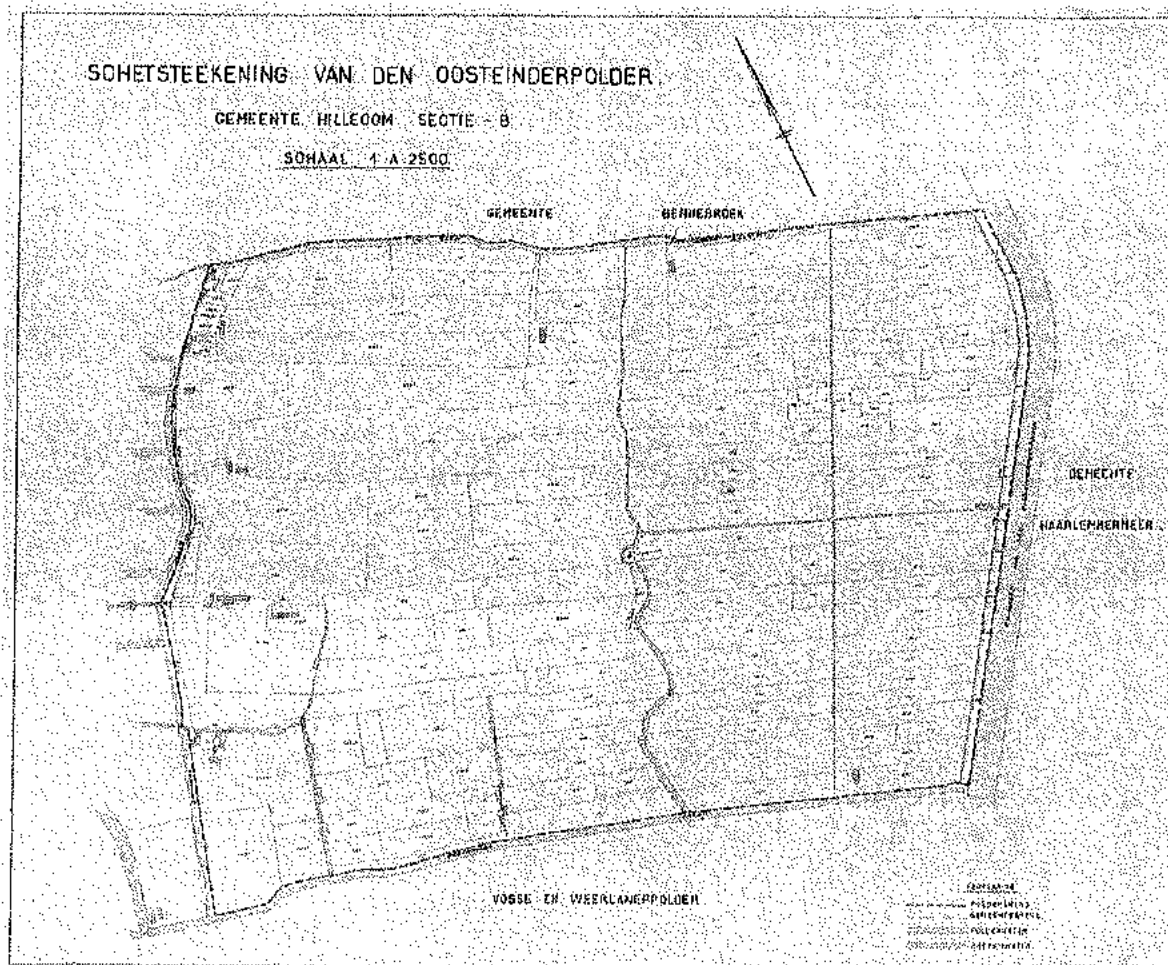
Grote historische atlas van West Nederland 1839 – 1859

Op deze kaart is het slagenlandschap van de Weerlaander- en Oosteinderpolder goed zichtbaar.



1913 Atlas van historische topografische kaarten

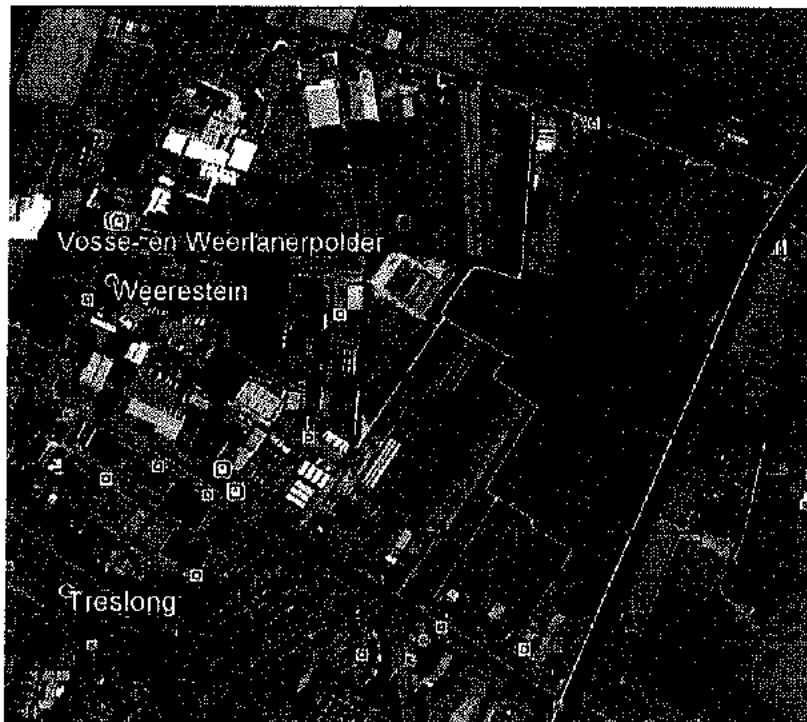
De Weerlianer- en Oosteinderpolder aan het begin van de 20^e eeuw.



1942 De Oosteinderpolder

Op deze kaart zijn de perceelnummers in de Tweede wereldoorlog (1942) te zien.

DE POLDERS NU



**UNIEKE Cultuurhistorische
landschapskenmerken
Vosse- en Weerlanerpolder**

- de Grote Leek
- het Slagenlandschap
- de kleine Leek

Google Earth

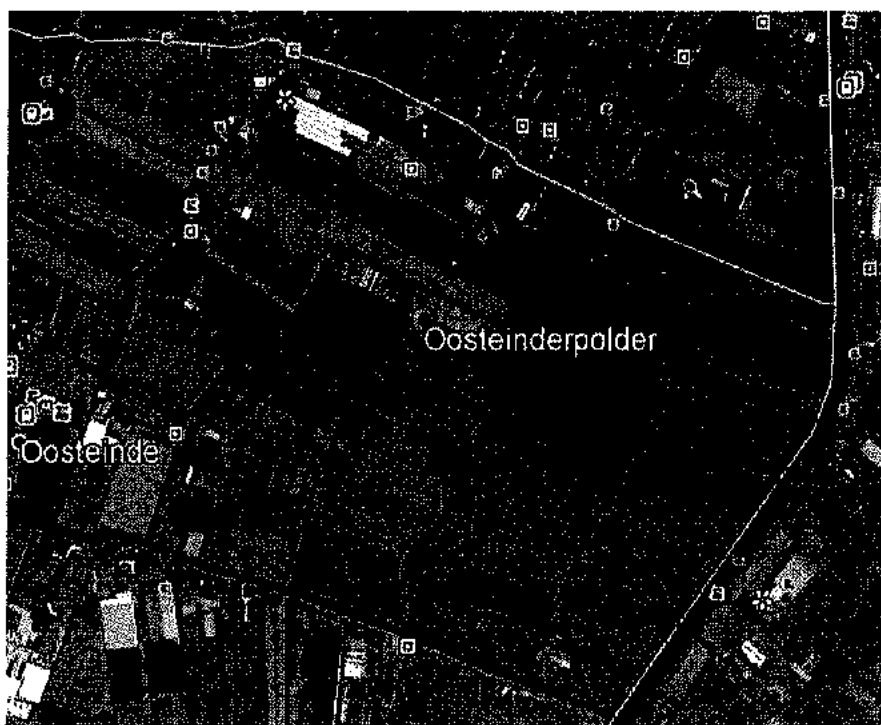


De grote Leek



De kleine Leek





**UNIEKE Cultuurhistorische
landschapskenmerken
Oosteinderpolder**

- het pestbosje
- het Slagenlandschap
- de oude Molensloot
- de Oosteindervaart

Google Earth



Het pestbosje



De oude Molensloot



De Oosteindervaart



Het slagenlandschap – de verkavelingpatroon van de percelen en sloten in het landschap.
Op de voorgrond de Ringvaart met aan de overkant de Ringvaartdijk en de Oosteinderpolder.



Provincie
Noord-Holland

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknumm

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 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:	Wijkraad Oostduin		
Postadres:		Huisnr.	
Postcode:		Plaats:	Hillegom
E-mailadres			
Telefoonnummer:			
Datum	17-02-2018		
Zienswijze:	Dit formulier hoort bij de eerder verzonden formulieren namens de Wijkraad Oostduin		
Bijlage	55610738_3566486_20180216_Bijlage_3_Eindconcept_quick_scan_MKBA_Prof._dr._Carl_Koo		
Bijlage	55610738_3566487_20180216_Bijlage_4_rapport_Natuur_In_MER-studie_DPW_def_...pdf		
Bijlage	55610738_3566488_20180216_Bijlage_5_Cultuurhistorische_Waarden_Weerlaner-en_Oosteinderpolder_Ver._BdP.pdf		

Page 1

From: "Formdesk Response"
<VGvhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLn5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 19:21:00 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55613835.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55613835
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 19:21:02

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED]
(Formdesknummer: 55613835)

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-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:

Goedenavond,

Ik ben tegen het voorlopig voorkeursalternatief. Veel Hillegommers worden hier door getroffen. Denk bijvoorbeeld aan het natuurgebied dat pas is aangelegd en hierdoor volledig wordt verpest. Ook de nieuwe manege kan net zo goed meteen sluiten, want wie wil er nou paardrijden naast een drukke weg. Ook de kans voor de manege om buitenritten te maken in het omliggende natuurgebied wordt door dit voorkeursalternatief niet meer mogelijk gemaakt. Denk ook aan het scouting clubhuis van Tjarda Hillegom waar elke zaterdag meer dan 100 kinderen en vrijwilligers rondlopen en ook zij willen niet naast een drukke weg zitten. De scoutinggroep gebruikt omliggende natuurgebied namelijk vaak om spellen te doen.

Ook een deel van de al weinige bollengrond die Hillegom als 'bollenstreek' heeft gaat verloren. Dit zou erg zonde zijn voor de reputatie van Hillegom als dorp in de

Bollenstreek en het toerisme zal hierdoor erg afnemen.

De NOG beter 2.0 biedt geen beter perspectief. Ik zou kiezen voor de midden variant, zoals de naam als zegt is dit een middenweg en worden de lasten van deze weg niet alleen door Hillegom gedragen maar ook door Bennebroek. Door dit plan worden ook niet de manege en scouting beïnvloed en de bollengrond wordt minder aangetast.

Ook vindt ik de aansluiting N205-N208 veel logischer liggen dan in de huidige plan. Ook heeft het midden plan minder invloed op omliggende huizen en bedrijven.

Omdat het grootste gedeelte van de weg over Hillegomse grond gaat vind ik dat Hillegom het laatste woord moet hebben in het kiezen van een goed plan.

Met vriendelijke groet,



Bijlage

Bijlage

Bijlage

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLn5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 19:28:11 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55609160.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Gewijzigde invoer
Kenmerk	55609160
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 10:47:15
Gewijzigd	17-02-2018 19:28:12

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55609160)

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-Hillegomstreek, 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 heer/mevrouw,

Het voorlopig voorkeursalternatief voor de Duinpolderweg zou mijns inziens een zeer slechte keus zijn en zal bij de bewoners van de gemeente Hillegom op veel weerstand stuiten.

Ik woon in de wijk Treslong te Hillegom. Het voorlopig voorkeursalternatief zal leiden tot:

- Aanzienlijke lawaaioverlast, de weg wordt circa 0,3 km langs de woonwijk Treslong geplaatst en bij de wijk Patrimonium is dit nog korter.

- forse toename van het fijnstof door de uitstoot van uitlaatgassen. Dit zal zeker leiden tot gezondheidsklachten. Zeker nu de weg vlak bij diverse woonwijken wordt geplaatst. Is dit effect wel meegenomen in het voorkeursalternatief?

- Forse toename van woninginbraak. De beoogde nieuwe weg is een ideale vluchtweg. Bewoners van de wijk Elsbroek in Hillegom kunnen hier over meepraten. De aanleg van de N207 heeft hier geleidt tot

veel woninginbraken.

- Vernietiging van het natuurgebied de Vosse- en Weerlanderpolder. In 2012 heeft de gemeente Hillegom deze polders aantrekkelijk gemaakt door prima wandel- en fietspaden aan te leggen waarbij veel aandacht is geschonken aan het behoud van flora en fauna. De beoogde weg leidt tot kapitaal- en natuurvernietiging.

- Het onteigen van de panden en grond van diverse bedrijven en particulieren.

Naast het aanzienlijk hoog kostenaspect, waar ik niets over kan vinden in de plannen is het ook maar de vraag of de uitgekochte bedrijven hun activiteiten voorzetten in Hillegom. Er is dus reële kans dat de werkgelegenheid in de gemeente Hillegom afneemt. Is dit meegenomen in de plannen?

- Nieuwe verkeersopstopping op de Weeresteinstraat (N208) op het kruispunt waar de weg zal eindigen. Dit zeker in relatie met de onlangs aangelegde rotonde op de Weerlaan, Pastoorslaan en Weeresteinstraat.

Doel van de duinpolderweg is het verbeteren van de doorstroom. Deze kan mijns inziens ook met minder middelen en effectief worden bereikt door verbreding en vaste verbinding (over de ringvaart) van de N207 en N208 en de aanleg van een weg die aansluit op de N208 in Bennebroek en Zwaanshoek en vervolgens wordt aangesloten op de N205 (deze weg wordt ook genoemd in het alternatief Hillegomse zienswijze).

Tot slot wil ik mijn zienswijze ook nog iets kwijt over het gevoel dat ik als burger krijg over deze gang van zaken. Onlangs is de nieuwe manage in Hillegom aan de Amperestraat geopend nadat zij ruim 15 jaar aan "touwtrekken" zijn geweest voor een bouwvergunning voor een nieuwe locatie. In dit proces zijn diverse beoogde locaties afgewezen omdat dit niet zou voldoen aan de regelgeving. En dan komt nu ineens een nieuwe weg waarbij het op lijkt dat alles moet wijken voor deze weg en we regelgeving "gepast" gaan interpreteren.

Al met al krijg ik het gevoel dat met de keuze van het huidige voorkeursalternatief van de duinpolderweg er een onaangenaam spelletje wordt gespeeld en bewoners van de gemeente Hillegom hiervan de dupe worden.

Hoogachtend,

[Redacted signature]



Page 1

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 19:19:43 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: 55603764_3566069_ZWDPW-
001_Zienswijze_Spieringweg_en_Hanepoel_Middenvariant.pdf,55603764_3566854_546_Handtekening
en_variant_midden_en_geen_noordelijke_randweg.pdf,55603764_3566855_82_handtekening_tegen_n
oordelijke_randweg.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55603764.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Gewijzigde invoer
Kenmerk	55603764
Status	Gereed
Aangemaakt	16-02-2018 22:09:58
Gewijzigd	17-02-2018 19:19:44

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55603764)



Argumenten tegen deze noordelijke randweg langs het natuurgebied (Zwaanshoeks bos) zijn de volgende:

1. Een grotere milieubelasting door het geluid van motorvoertuigen in het – nu nog – relatief stille gebied rondom deze geplande weg en meer milieuverontreiniging als gevolg van uitstoot van NOx, CO₂ en fijnstof ter hoogte van het gebied rondom deze nieuwe weg;
2. Het doorsnijden van een omgeving dat in het bestemmingsplan is aangegeven als ecologisch gebied;
3. Planschade als gevolg van waardevermindering van de koophuizen die nu nog grenzen aan een natuurgebied maar, na het realiseren van de weg, niet meer of in ieder geval in veel mindere mate en mogelijk kan ook planschade optreden vanwege de niet of minder bereikbaarheid van de agrarische bedrijven die dan gescheiden worden van een logistiek efficiënte route. E.e.a. is met de gegevens die verstrekt zijn nog niet te bepalen;
4. Het huidige natuurgebied met wandel- en fietspaden wordt momenteel veel gebruikt door wandelaars en veelal jongere verkeersdeelnemers wiens veiligheid in combinatie met een weg dan in veel mindere mate gegarandeerd is.

Het voorlopig voorkeursalternatief zal tot files leiden op de N205 en tot veel sluipverkeer langs de Spieringweg en de Hanepoel en is dus geen duurzame oplossing voor het verkeersprobleem. Bovendien zijn wij van mening dat de gemeente en de politie wettelijk niet in staat is om de 30 km zones op deze wegen - waarop ook schoolkinderen fietsen - te handhaven met grote hinder en verkeersveiligheidsrisico's voor inwoners en jeugd tot gevolg!

Wij zijn gaarne bereid om ons weloverwogen standpunt nader toe te lichten en zien uit naar een besluit van uw besturen met het doel de 'Middenvariant' op korte termijn te realiseren, overeenkomstig onze voorkeur.

Met vriendelijke groet,

Namens de bewoners zoals aangegeven in bijgaande handtekeningenlijsten met als referentie ZWDPW-001.

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature] Zwaanshoek

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature] Zwaanshoek

Ondergetekenden verklaren:

- | Naam | Adres (optioneel) | Handtekening |
|--------------|--------------------------|--------------|
| [REDACTED] | [REDACTED]
[REDACTED] | [Signature] |
| T [REDACTED] | [REDACTED] | [Signature] |
| [REDACTED] | [REDACTED] | [Signature] |
| [REDACTED] | [REDACTED] | [Signature] |
| [REDACTED] | [REDACTED] | [Signature] |
| [REDACTED] | [REDACTED] | [Signature] |
| [REDACTED] | [REDACTED] | [Signature] |
| [REDACTED] | [REDACTED] Hoofddorp | [Signature] |
| [REDACTED] | [REDACTED] | [Signature] |
| [REDACTED] | B Hoofddorp | [Signature] |
| [REDACTED] | [REDACTED] | [Signature] |
| [REDACTED] | [REDACTED] Zandvoort | [Signature] |
| [REDACTED] | [REDACTED] | [Signature] |

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
[Redacted]	[Redacted] HOOFDDORP	[Signature]
[Redacted]	[Redacted] de [Redacted]	[Signature]
[Redacted]	[Redacted] [Redacted]	[Signature]
[Redacted]	[Redacted] [Redacted]	[Signature]
[Redacted]	[Redacted] [Redacted]	[Signature]
[Redacted]	[Redacted] [Redacted]	[Signature]
[Redacted]	[Redacted] [Redacted]	[Signature]
[Redacted]	[Redacted] [Redacted]	[Signature]
[Redacted]	[Redacted] [Redacted]	[Signature]
[Redacted]	[Redacted] [Redacted]	[Signature]

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

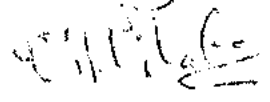
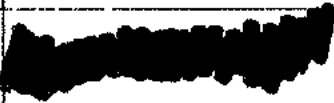
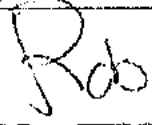
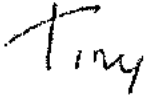
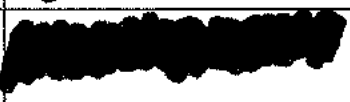
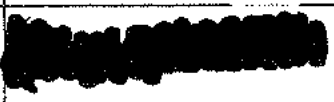
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
[Handwritten Name]	[Handwritten Address]	[Handwritten Signature]
[Handwritten Name]	[Handwritten Address]	[Handwritten Signature]
[Handwritten Name]	[Handwritten Address]	[Handwritten Signature]
[Handwritten Name]	[Handwritten Address]	[Handwritten Signature]
[Handwritten Name]	[Handwritten Address]	[Handwritten Signature]
[Handwritten Name]	[Handwritten Address]	[Handwritten Signature]
[Handwritten Name]	[Handwritten Address]	[Handwritten Signature]
[Handwritten Name]	[Handwritten Address]	[Handwritten Signature]
[Handwritten Name]	[Handwritten Address]	[Handwritten Signature]
[Handwritten Name]	[Handwritten Address]	[Handwritten Signature]

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

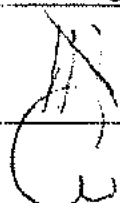
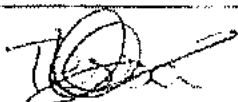
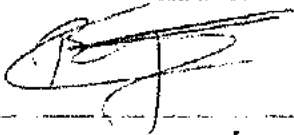
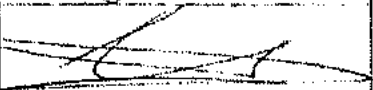
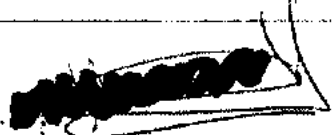
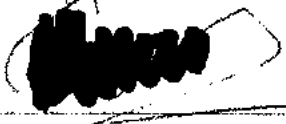
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

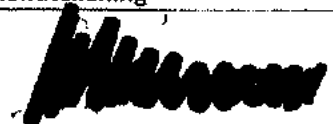
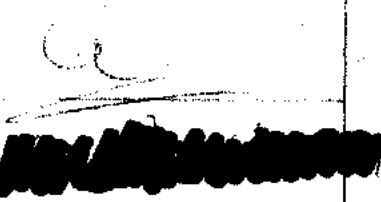
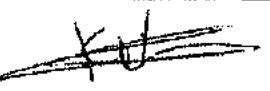
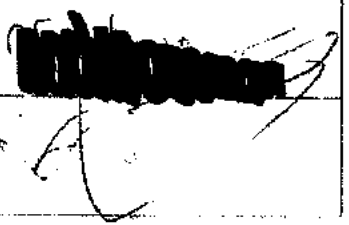
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

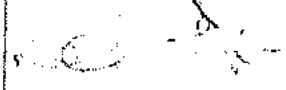
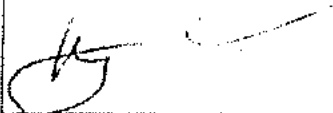
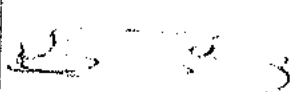
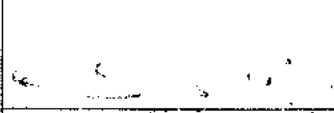
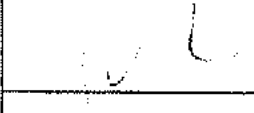
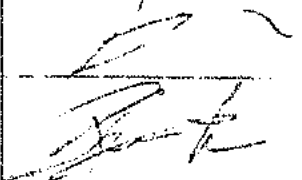
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

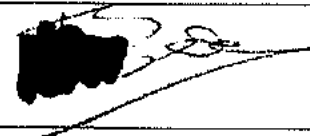
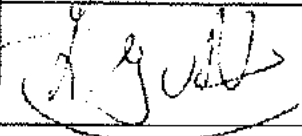
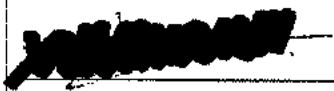
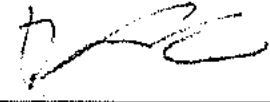
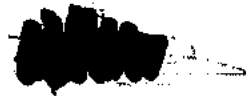
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

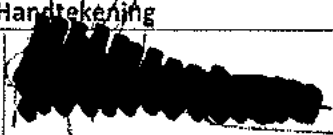
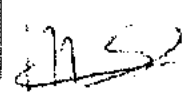
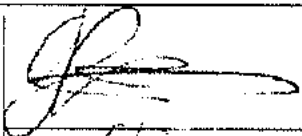
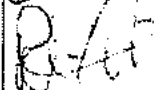
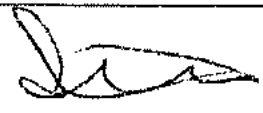
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmade het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

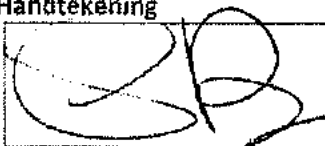
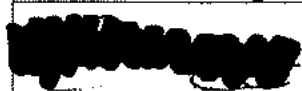
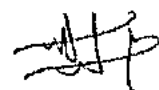
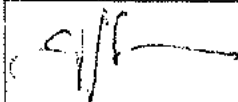
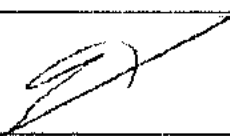
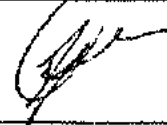
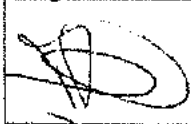
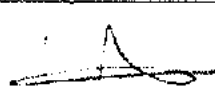
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

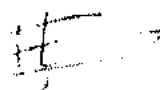
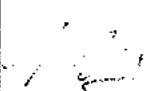
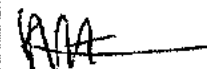
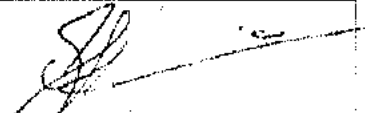
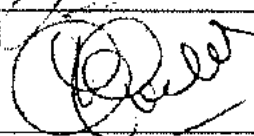
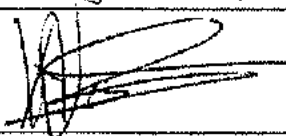
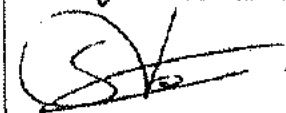
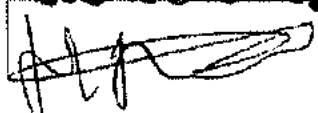
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		
Wibbe	Wibbe	

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

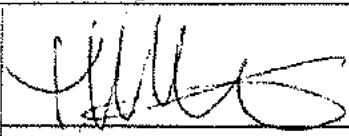
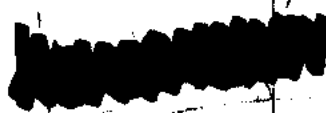
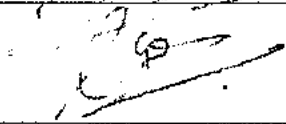
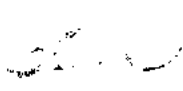
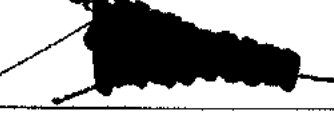
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
	21	
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

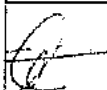
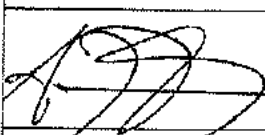
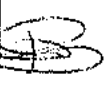
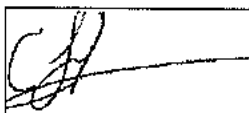
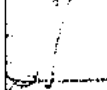
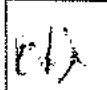
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- ~~Assume~~ het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

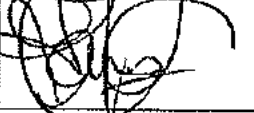
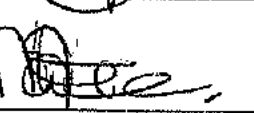
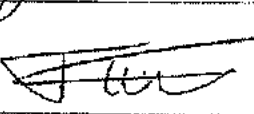
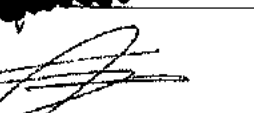
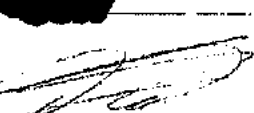
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

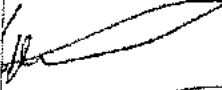
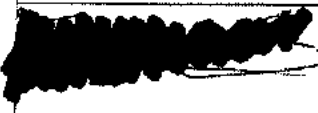
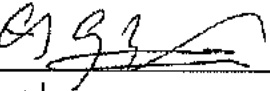
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

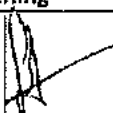
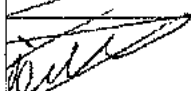
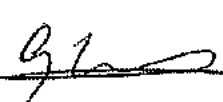
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

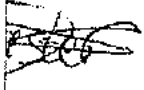
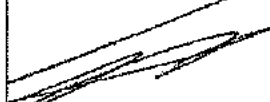
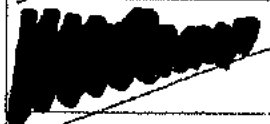
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

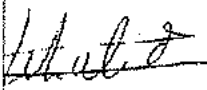
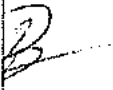
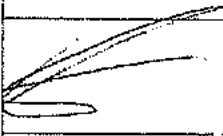
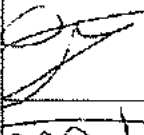
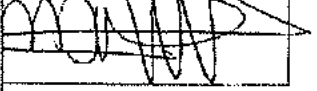
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		

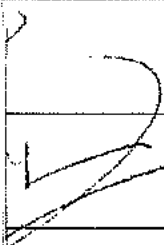
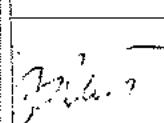
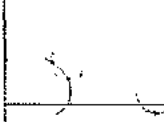
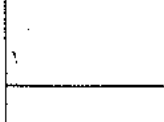
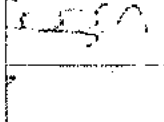
Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		

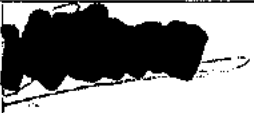
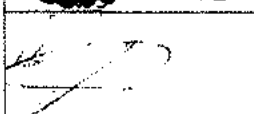
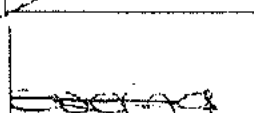
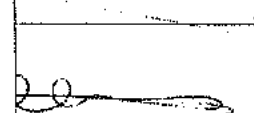
Ondergetekenden verklaren:

- | Naam | Adres (optioneel) | Handtekening |
|------|-------------------|---|
| | |  |
| | |  |
| | |  |
| | |  |
| | |  |
| | |  |
| | |  |
| | |  |
| | |  |

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

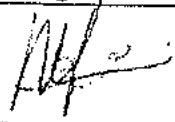
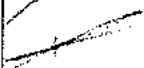
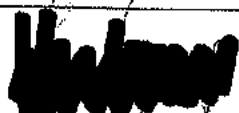
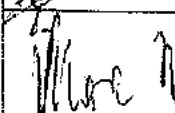
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

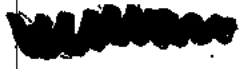
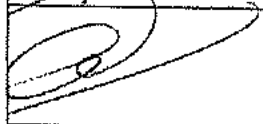
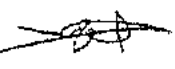
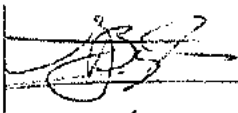
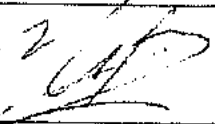
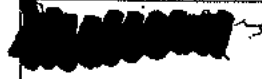
- Te kiezen voor de "Duinpoolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

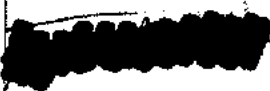
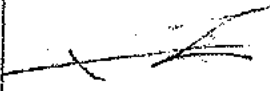
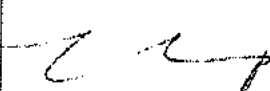
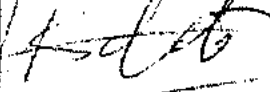
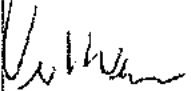
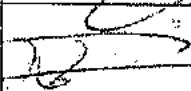
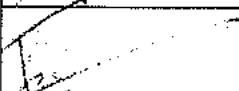
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

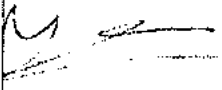
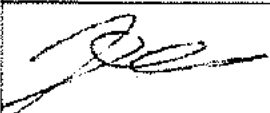
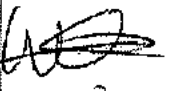
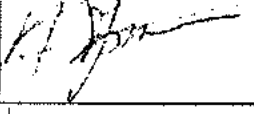
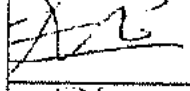
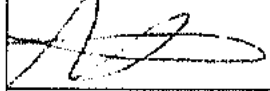
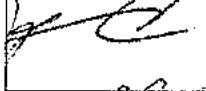
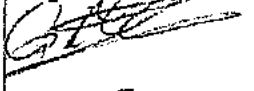
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

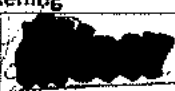
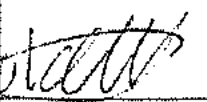
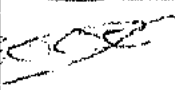
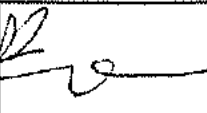
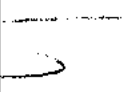
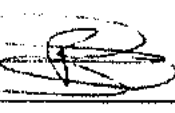
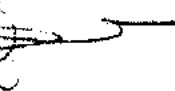
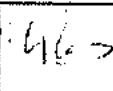
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

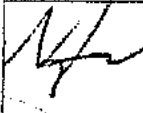
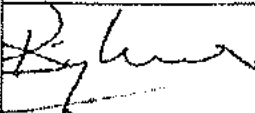
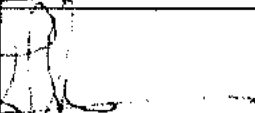
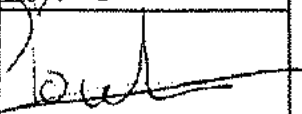
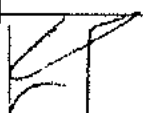
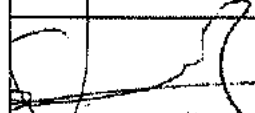
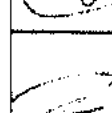
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

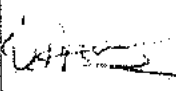
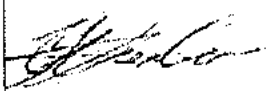
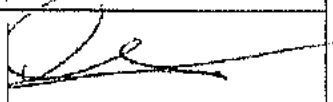
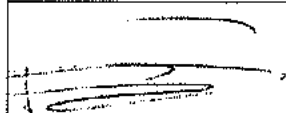
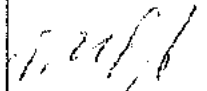
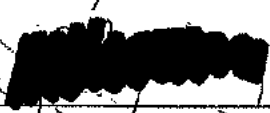
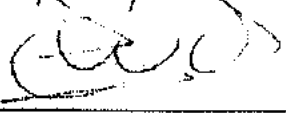
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

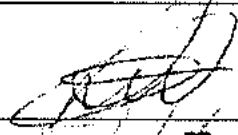
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

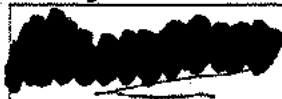
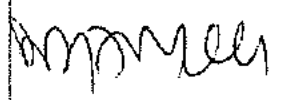
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

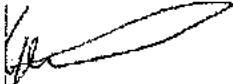
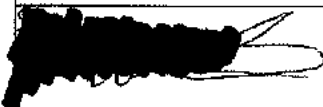
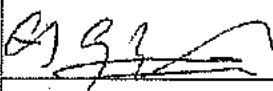
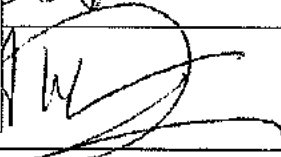
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

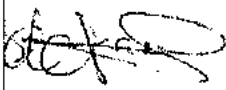
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgesteide uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

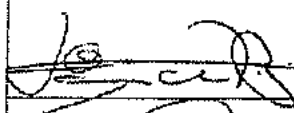
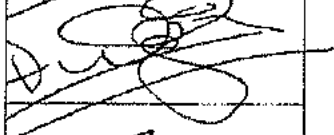
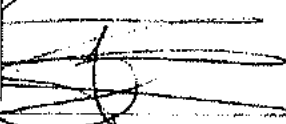
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		

16

17

18

19

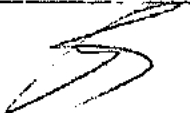
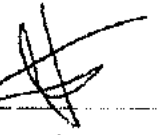
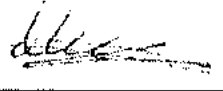
20

21

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

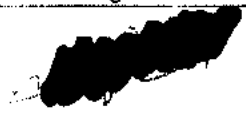
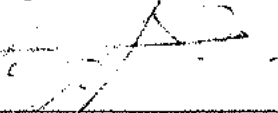
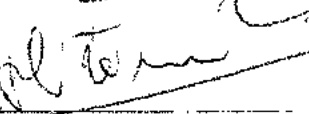
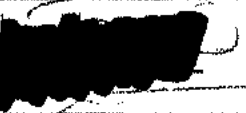
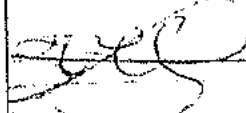
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001

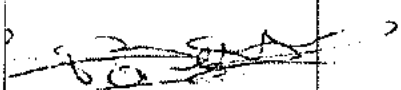
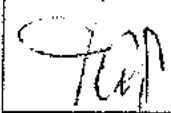
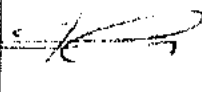
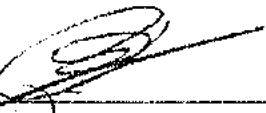
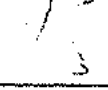
Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		

41.

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

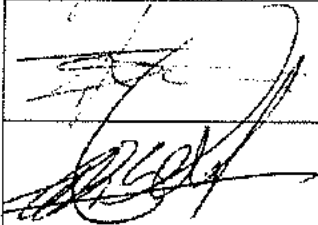
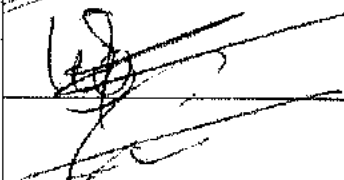
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

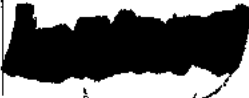
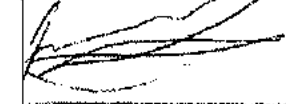
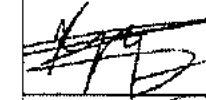
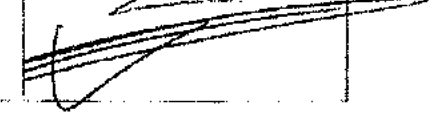
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
1. Duinpolderweg	105	
		
		
Bennebroekerdijk		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

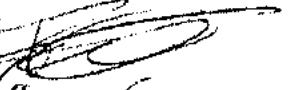
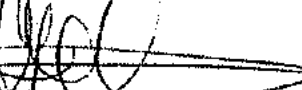
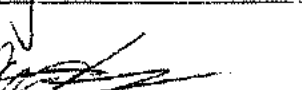
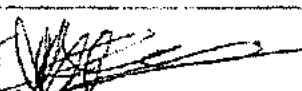
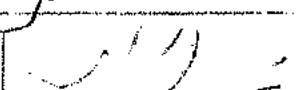
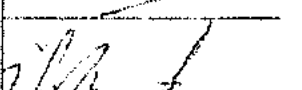
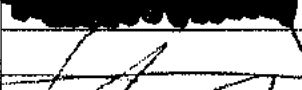
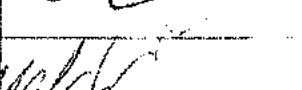
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

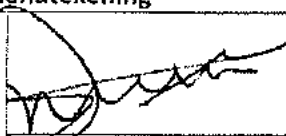
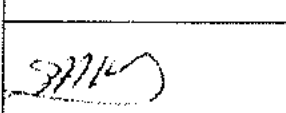
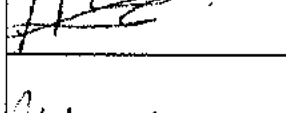
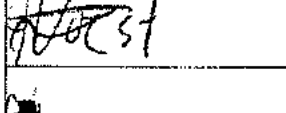
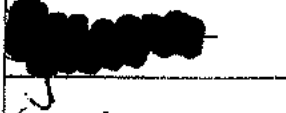
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

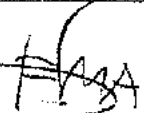
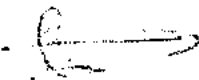
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
	101	
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

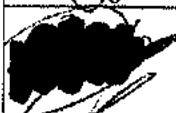
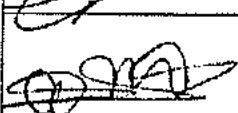
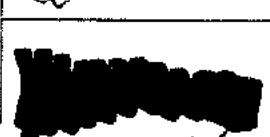
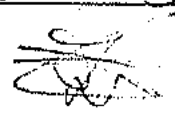
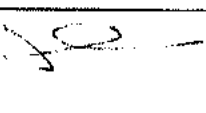
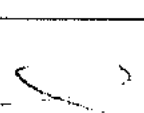
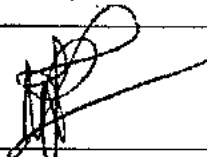
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

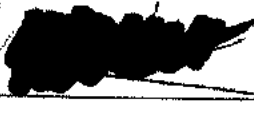
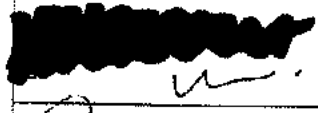
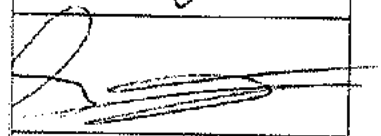
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

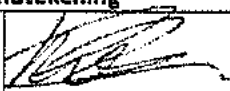
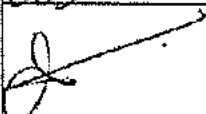
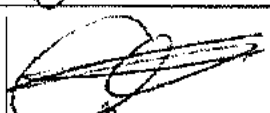
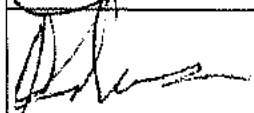
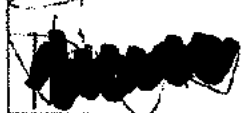
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

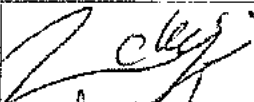
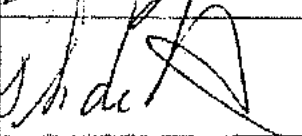
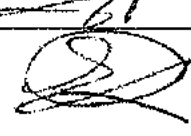
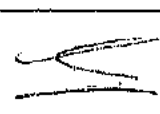
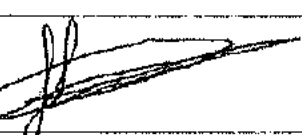
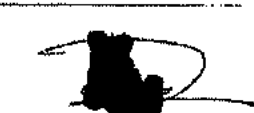
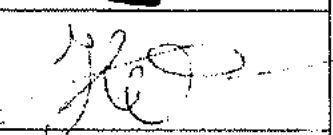
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

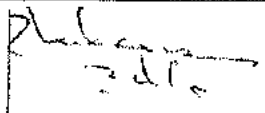
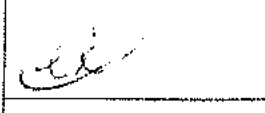
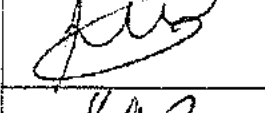
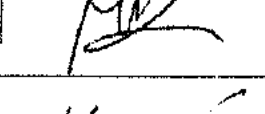
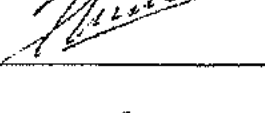
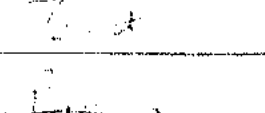
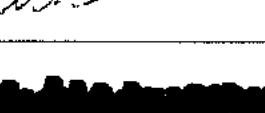
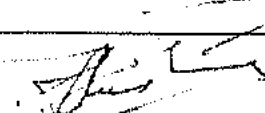
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

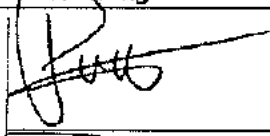
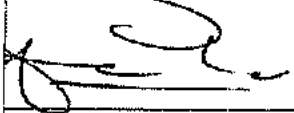
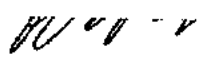
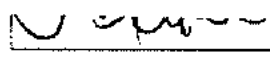
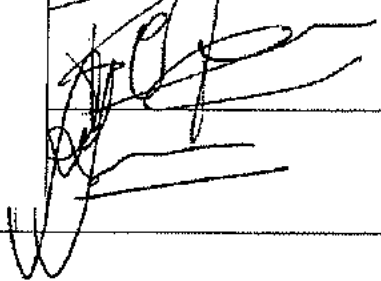
- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

- Te kiezen voor de "Duinpolderweg, voorkeursvariant midden" zoals aangegeven in de begeleidende brief met als referentie ZWDPW-001 van 17 februari 2018.
- Alsmede het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de "Noordelijke Ringweg" tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief met als referentie ZWDPW-001.

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		

Ondergetekenden verklaren:

- [illegible]

Handtekeningenlijst

Ondergetekenden verklaren:

Het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de Noordelijke Ringweg
tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief
Met de referentie ZWDPW-001

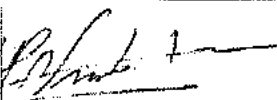
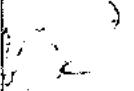
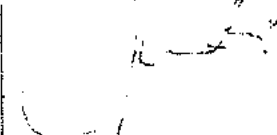
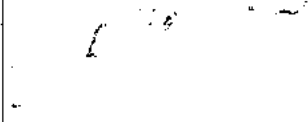
NAAM	ADRES (optioneel)	HANDTEKENING
		
		
		
		
		
		

Referentie: ZWDPW-001
D.D. 17 februari 2018

HANDTEKENINGENLIJST

Ondergetekenden verklaren:

Het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de Noordelijke Ringweg tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief Met de referentie ZWDPW-001

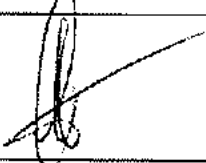
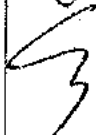
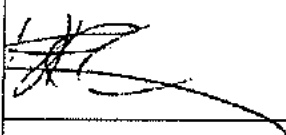
NAAM	ADRES (optioneel)	HANDTEKENING
		
		
		
		
		
		
		

Referentie: ZWDPW-001
D.D. 17 februari 2018

HANDTEKENINGENLIJST

Ondergetekenden verklaren:

Het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de Noordelijke Ringweg
tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief
Met de referentie ZWDPW-001

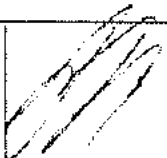
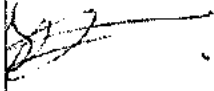
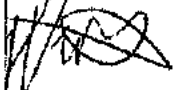
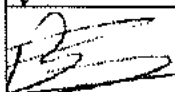
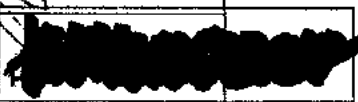
NAAM	ADRES (optioneel)	HANDTEKENING
		
		
		
		
		
		
		

Referentie: ZWDPW-001
D.D. 17 februari 2018

HANDTEKENINGENLIJST

Ondergetekenden verklaren:

Het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de Noordelijke Ringweg
tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief
Met de referentie ZWDPW-001

NAAM	ADRES (optioneel)	HANDTEKENING
		
		
		
		
		
		
		
		
		Handelsonderneming   Zwaanshoek 

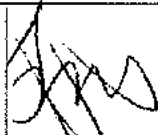
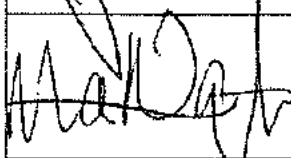
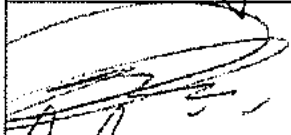
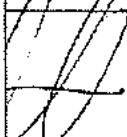
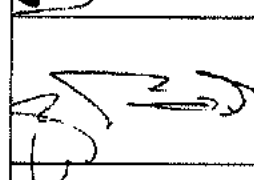
Referentie: ZWDPW-001
D.D. 17 februari 2018

Antje tel. 023 5845752

HANDTEKENINGENLIJST

Ondergetekenden verklaren:

Het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de Noordelijke Ringweg
tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief
Met de referentie ZWDPW-001

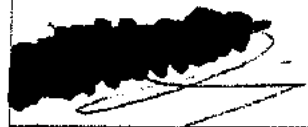
NAAM	ADRES (optioneel)	HANDTEKENING
		
		
		
		
		
		

Referentie: ZWDPW-001
D.D. 17 februari 2018

HANDTEKENINGENLIJST

Ondergetekenden verklaren:

Het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de Noordelijke Ringweg tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief Met de referentie ZWDPW-001

NAAM	ADRES (optioneel)	HANDTEKENING
		
		
		

Referentie: ZWDPW-001
D.D. 17 februari 2018

HANDTEKENINGENLIJST

Ondergetekenden verklaren:

Het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de Noordelijke Ringweg
tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief
Met de referentie ZWDPW-001

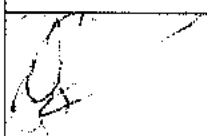
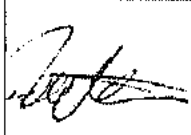
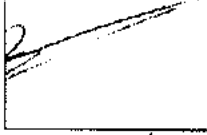
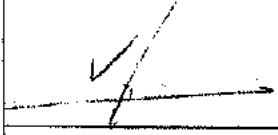
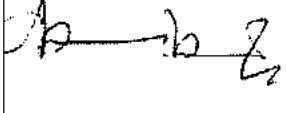
NAAM	ADRES (optioneel)	HANDTEKENING
		

Referentie: ZWDPW-001
D.D. 17 februari 2018

HANDTEKENINGENLIJST

Ondergetekenden verklaren:

Het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de Noordelijke Ringweg
tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief
Met de referentie ZWDPW-001

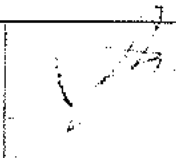
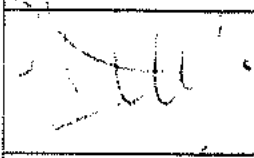
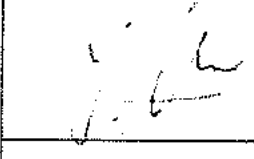
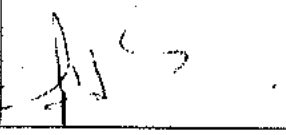
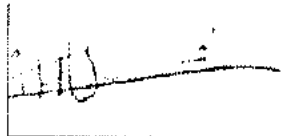
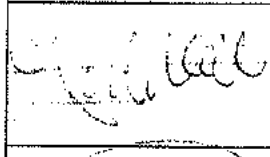
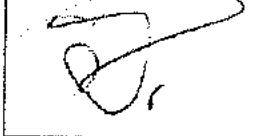
NAAM	ADRES (optioneel)	HANDTEKENING
		
		
		
		
		
		
		

Referentie: ZWDPW-001
D.D. 17 februari 2018

HANDTEKENINGENLIJST

Ondergetekenden verklaren:

Het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de Noordelijke Ringweg
tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief
Met de referentie ZWDPW-001

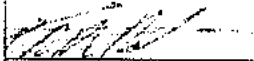
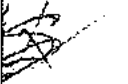
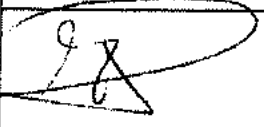
NAAM	ADRES (optioneel)	HANDTEKENING
		
		
		
		
		
		
		

Referentie: ZWDPW-001
D.D. 17 februari 2018

HANDTEKENINGENLIJST

Ondergetekenden verklaren:

Het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de Noordelijke Ringweg
tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief
Met de referentie ZWDPW-001

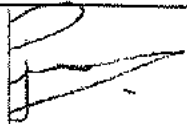
NAAM	ADRES (optioneel)	HANDTEKENING
		
		
		
		
		
		
		

Referentie: ZWDPW-001
D.D. 17 februari 2018

HANDTEKENINGENLIJST

Ondergetekenden verklaren:

Het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de Noordelijke Ringweg
tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief
Met de referentie ZWDPW-001

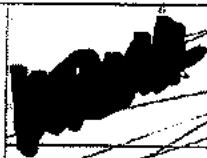
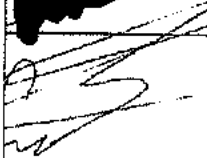
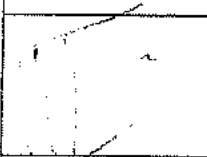
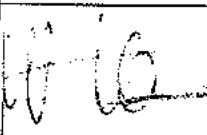
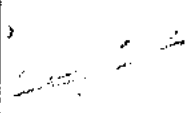
NAAM	ADRES (optioneel)	HANDTEKENING
		
		
		
		
		
		
		

Referentie: ZWDPW-001
D.D. 17 februari 2018

HANDTEKENINGENLIJST

Ondergetekenden verklaren:

Het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de Noordelijke Ringweg
tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief
Met de referentie ZWDPW-001

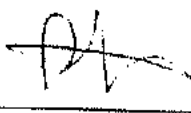
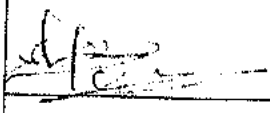
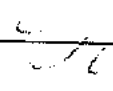
NAAM	ADRES (optioneel)	HANDTEKENING
		
		
		
		
		
		
		

Referentie: ZWDPW-001
D.D. 17 februari 2018

HANDTEKENINGENLIJST

Ondergetekenden verklaren:

Het niet eens te zijn met de voorgestelde uitvoering van de Noordelijke Ringweg tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg zoals ook aangegeven in de brief Met de referentie ZWDPW-001

Naam	Adres (optioneel)	Handtekening
		
		
		
		
		
		
		
		
		



Provincie
Noord-Holland

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 103095

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-Ilfenstreek, 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]

Organisatie:

Bewoner van Zwaanshoek

Postadres:

[Redacted]

Huisnr.

[Redacted]

Postcode:

[Redacted]

Plaats:

Zwaanshoek

E-mailadres

[Redacted]

Telefoonnummer:

[Redacted]

Datum

17-02-2018

Zienswijze:

Voorkeur voor Midden-variant en geen Noordelijke Randweg bij Zwaanshoek (zie bijgesloten brief met referentie ZWDPW-001 inclusief handtekeninglijsten).
Ca. 70% van de huishoudens zijn bezocht en ruim 98% hiervan heeft getekend (voor midden variant en geen Noordelijke randweg of alleen voor geen Noordelijke randweg).

Bijlage

55603764_3566069_ZWDPW-001_Zienswijze_Spieringweg_en_Hanepoel_Middenvariant.pdf

Bijlage

55603764_3566854_546_Handtekeningen_variant_midden_en_geen_noordelijke_randweg.pdf

Bijlage

55603764_3566855_82_handtekening_tegen_noordelijke_randweg.pdf

Page 1

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kIm5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 19:11:39 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55613785.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55613785
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 19:11:40

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer: 55613785)

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-Jollenstreek, 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:

De randweg om Zwaanshoek draagt in het geheel niet bij aan een betere oost-west verbinding aangezien de bottleneck, zijnde de brug bij Bennebroek, blijft. Ik krijg stellig de indruk dat er hier andere belangen spelen (invloedrijke bewoners aan de Bennebroekerweg in het dorp Zwaanshoek of mogelijk nieuwbouw aan de noordgrens van het park Zwaanshoek). Kortom, een onzinnige non-bijdrage aan het vraagstuk van een betere bereikbaarheid A4 richting kust.

Bijlage

Bijlage

Bijlage

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 18:01:51 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55613362_3566800_Zienswijze_Duinpolderweg_Wijkraad_Floriande.docx,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55613362.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55613362
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 18:00:01
Gewijzigd	17-02-2018 18:01:41

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg doc [REDACTED] (Formdesknummer:
55613362)



Provincie Noord-Holland
t.a.v. mevrouw R. Luchtenberg
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Hoofddorp, 16 februari 2018
Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Referentienummer: 1030959

Geachte mevrouw Luchtenberg,

Hierbij wil ik namens de wijkraad Floriande een zienswijze indienen tegen het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg.

De wijkraad heeft geen nieuw alternatief uitgewerkt daar er al voldoende alternatieven zijn. Het belang voor de wijk Floriande is om de nieuwe weg verder van de bebouwing aan te leggen dan nu voorgesteld wordt in het voorlopige voorkeursalternatief. Wel ondersteunt de wijkraad het alternatief van Aquaradius. Dat alternatief laat de weg al ter hoogte van de Nieuwe Molenaarslaan afbuigen in zuidelijke richting waardoor deze wegblijft van alle bebouwing in de Zuidrand van de wijk Floriande.

Sinds enige jaren volgt de wijkraad Floriande de ontwikkelingen van de Duinpolderweg ondanks het feit dat noch de gemeente Haarlemmermeer, noch beiden provincies de wijkraad op deze ontwikkelingen gewezen hebben of betrokken hebben bij de planontwikkelingen van deze weg. De ontwikkelingen zijn voor de wijk Floriande best ingrijpend.

Naast een verdubbeling van de Nieuwe Bennebroekerweg aan de zuidzijde van de wijk zal ook de intensiteit van de verkeersstromen over de Driemerenweg en de voornoemde Nieuwe Bennebroekerweg toenemen. In rekeningmodellen van de gemeente Haarlemmermeer heb ik schattingen gezien van meer dan 20.000 voertuigen per etmaal, zowel op de Driemerenweg alsmede op de Nieuwe Bennebroekerweg.

Verder zal de verkeersstroom door de wijk over de Deltaweg en Waddenweg aanzienlijk gaan toenemen wegens de kortere route naar de Bollenstreek vanuit diverse andere wijken in Hoofddorp.

In het huidige voorkeursalternatief wordt al dit verkeer afgewikkeld over de rotonde Deltaweg/Nw. Bennebroekerweg. Deze rotonde en de afwikkeling naar de Driemerenweg loopt dan 17,5 m van het appartementencomplex Aquaradius en het nieuw te bouwen appartementencomplex Hof van Pampus. Dat is geen wenselijke situatie.

Door te toenemende verkeersintensiteit zal zowel de geluidsbelasting alsmede de fijnstofhoeveelheden aanzienlijk toenemen en de geldende normeringen overschrijden.

Ook wil ik u wijzen op de afwikkeling van het verkeer uit de Wijk Floriande. Om u even een beeld te schetsen mocht u dat niet kennen, deze wijk telt nu ruim 18.000 inwoners. De verkeersafwikkeling van deze wijk vindt nu plaats over 3 wegen waarvan er 2 op de Nieuwe Bennebroekerweg uitkomen. Tijdens de spitsuren ontstaat er nu al een verkeersinfarct op de rotonde Nw. Bennebroekerweg/Deltaweg en vlak erna op de rotonde Deltaweg/Bennebroekerweg.

Ook wil ik u er op wijzen dat ten oosten van de rotonde Nw. Bennebroekerweg/Deltaweg het sportcomplex Koning Willem Alexander, ETO Ballpark (sportpark Pioniers) en een dependance van het Haarlemmermeerlyceum is gelegen. Vooral de sportcomplexen trekken vele bezoekers en dus verkeer aan. Dit wordt afgewikkeld over de rotonde Nw. Bennebroekerweg/Deltaweg en Bennebroekerweg/Deltaweg.

Een ander punt van zorg in het huidige voorkeursalternatief is de reeds nu bestaande kruising Driemerenweg/Nw. Bennebroekerweg. Dit is een gevaarlijke kruising met name voor het verkeer vanuit noordelijke richting dat afbuigt naar het oosten en de Nw. Bennebroekerweg opdraait. In uw huidige plan wordt deze kruising alleen maar drukker. Dit is geen goede optie. Beter is het om een nieuwe c.q. andere kruising te realiseren zoals ik gezien heb in een uitwerking van alternatief Midden. Daar wordt een kruising gerealiseerd iets ten zuiden van de bestaande kruising Nw. Bennebroekerweg/ Driemerenweg. Bovendien kan de afwikkeling van de Deltaweg (en dus de wijk Floriande) dan over de bestaande route afgewikkeld worden.

Samenvattend wil ik u vragen om nogmaals te kijken naar de route van de Duinpolderweg ten zuiden van de wijk Floriande. De door u geplande route geeft grote problemen voor de bewoners die vlak langs deze weg wonen m.b.t. geluidsoverlast en luchtkwaliteit. Ook de bestaande kruising Driemerenweg/Nw. Bennebroekerweg is/wordt een gevaarlijk punt. En tenslotte wil ik u wijzen op het vastlopen van het verkeer op de rotonde Deltaweg/Nw. Bennebroekerweg in de spits en tijdens evenementen in het sportcomplex Koning Willem Alexander en Pioniers.

Mocht u een nadere verduidelijking willen van voornoemde punten dan ben ik gaarne bereid deze persoonlijk te komen toelichten.

Hoogachtend,



Voorzitter wijkraad Floriande

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-Flin-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:	Wijkraad Floriande		
Postadres:		Huisnr.	
Postcode:		Plaats:	Hoofddorp
E-mailadres			
Telefoonnummer:			
Datum	17-02-2018		
Zienswijze:	Geachte mevr. Luchtenberg, Bijgevoegd treft u een bijlage aan waarin de zienswijze is verwoord. Hoogachtend, 		
Bijlage	55613362_3566800_Zienswijze_Duinpolderweg_Wijkraad_Floriande.docx		
Bijlage			
Bijlage			

From: "Formdesk Response"
<VGvhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLn5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 18:16:35 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: 55613477_3566816_Zienswijze-DPW-SilverFernInterimAdvies.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55613477.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55613477
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 18:16:37

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door Directie (Formdesknummer: 55613477)

Provincie Noord-Holland
T.a.v. Mw. R. Luchtenburg
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Lisserbroek, 17 februari 2018

Onderwerp: zienswijze Voorlopig Voorkeurstracé Duinpolderweg, kenmerk 1030959

Geachte mevrouw Luchtenburg,

Uit berichten in de media, eind december 2017 en in januari 2018, hebben wij moeten vernemen dat u voornemens bent om een provinciale weg aan te leggen tussen Lisse en afrit 2 van de A44 bij Kaag(Dorp)/Abbenes. Het voorlopige voorkeurstracé is thans ingepland op een afstand van enkele tientallen meters langs ons bedrijfspand.

Overeenkomstig de daartoe ingestelde termijn, dienen wij deze zienswijze in. Ons bedrijf Silver Fern B.V.; Interim Management & Bedrijfsadvies is sinds 10 jaar gevestigd aan de Lisserdijk 241 te Lisserbroek. Tevens is op dit adres één van de vestigingen van KIEN OndernemersAdvies gevestigd, één van onze zusterbedrijven.

Wij maken bezwaar tegen de aanleg van een provinciale verkeersweg op deze korte afstand van ons bedrijf, vanwege het ontbreken van nut en noodzaak, verkeers-, geluid-, zicht- en stankhinder, afbreuk van bereikbaarheid en vooral overlast voor onze dagelijkse bedrijfsvoering en de arbeidsomstandigheden van onze medewerkers.

Proces

De werkwijze rondom de bekendmaking van uw plannen is ronduit ontluisterend. Hoewel wij ruim 10 jaar gevestigd zijn op dit adres, heeft u niet de moeite genomen om op enig moment in het verleden contact te zoeken over de plannen voor deze weg. Zelfs nu moesten wij uit de media vernemen dat er ineens een weg gepland is.

U beweert daarbij dat de plannen in overleg met bewoners en ondernemers zijn opgesteld. Een kort onderzoek maakt duidelijk dat hiervan geen sprake is. De ondernemers in het plangebied zijn nooit betrokken geweest en dat geldt ook voor de bewoners in het gebied.

De plannen verschijnen als een spreekwoordelijke 'donderslag bij heldere hemel'. Wij kunnen niets anders dan dulden dat hier sprake is van bestuurlijk falen door een onfatsoenlijke en onbetrouwbare overheid.

Silver Fern B.V.
Lisserdijk 241
2165 AA Lisserbroek

+31 (0)652 351 880

advies@silverfern.nl
www.silverfern.nl

1311.60.974
RABONL2U
NL57RABO0131160974
62988352
NL855042485801

Ontbreken onderbouwing

Na het verschijnen van de plannen hebben wij onderzocht wat de motivatie is om hier een weg aan te leggen. Wij stellen vast dat:

- De Duinpolderweg een oplossing moet bieden voor de Noordelijke Bollenstreek en Zuid-Kennemerland. Die liggen toch echt vele kilometers verderop, op een plaats waarvan wij ons kunnen indenken dat daar een west-oost-verbinding van de N206 via de N207 naar de A4 nuttig en noodzakelijk kan zijn.
- De streep op de kaart waartegen wij bezwaar maken, bedacht is door de heren Elof Nieuwenhuis en Jan Knijn, als alternatief voor de verlenging van de N206. Zij halen onjuiste en onware gegevens aan om deze streep op de kaart te zetten. Hun enige argument is dat zij geen weg willen door Vogelenzang en Bennebroek. Wij hebben daar verder geen mening over. Wel stellen wij dat problemen opgelost moeten worden op de plaats waar ze bestaan. In het plangebied tussen Lisse en Sassenheim is sprake van gebruikelijke spitsdrukte in het drukste deel van Nederland, maar dat is een gegeven en kan met eenvoudige maatregelen worden opgelost. Deze weg tussen Lisse en de A4 kent geen feitelijke en cijfermatig onderbouwde behoefte. De door u gepresenteerde MER draagt ook geen cijfers aan over dit gebied, er is namelijk geen probleem.
- Voorts stellen wij vast dat u een MER presenteert dat onjuist en onvolledig is, waarbij u bovendien aan 'cherry-picking' doet. Uit 7 varianten knutselt u een 8^e variant bij elkaar, waarvoor geen onderzoek is verricht, geen draagvlak bestaat en nut en noodzaak nimmer zijn en kunnen worden aangetoond.
- Het door u ingehuurd adviesbureau Royal Haskoning/DHV faalt in haar rapport omdat zijn aantoonbaar de situatie ter plaatse:
 - Niet kent;
 - Niet beoordeeld heeft;
 - Niet bezocht heeft;
 - Niet onderzocht heeft;
 - Wij hebben dit geverifieerd tijdens de inloopavond op 23 januari in Noordwijkerhout en kregen dit door een woordvoerder van Royal Haskoning/DHV bevestigd.

Willekeur

Uit onderzoek dat wij in de maand januari en februari hebben verricht en hebben laten doen, valt op dat uw keuze gebaseerd is op volstrekte willekeur.

Er is sprake geweest van een incomplete adviesgroep, die slechts onder geheimhouding haar werk mocht verrichten. Deze adviesgroep is over geen van de varianten voor de Duinpolderweg tot overeenstemming gekomen. Dat is gelet op de ligging in de drukke Randstad van Nederland ook onhaalbaar.

Voor ondernemers in de Bollenstreek is een weg uit het Noorden van de Bollenstreek naar de A4 een prima complementaire oplossing betekenen op de thans in aanleg zijnde Rijnlandroute. Om die reden is het tracé door Hillegom naar de Bennebroekerweg en A4 gekozen. Slimmer was het om direct vanaf de Ruigenhoek/Noordwijkerhout een doorsteek te maken naar de N207 bij Hillegom en deze N207 te verdubbelen op Zuid-Hollandsgrondgebied. Dit wat ook één van de

besproken varianten en de uitdrukkelijke voorkeur van Bedrijfsleven Bollenstreek. Zij hebben bevestigd dat de weg uit Lisse naar de A44 feitelijk nooit besproken is. Dat strookt met de eerdere bevestiging van Royal Haskoning/DHV dat er nooit onderzoek naar gedaan is. Bedrijfsleven Bollenstreek, de ondernemers uit Noordwijkerhout en Lisse geven bovendien aan dat een weg tussen Lisse en Sassenheim in, geen enkele oplossing biedt. Zij kiezen voor de verlengde N207 naar de N206. Waarom kiest u dan toch voor de randweg Lisse?

Tevens wordt ons door LTO en betrokkenen uit Zwaanshoek bevestigd dat de weg van Lisse naar de A44 geen onderwerp van gesprek is geweest. Bedrijven die uit de regio Noordwijkerhout/Ruigenhoek/De Zilk/Lisse en Hillegom naar de A4 willen, kiezen nu ook al voor de N207. Zij zien helemaal niets in een ommetje over de Heereweg/N208 en 2^e Poellaan om aan te sluiten op de overvolle A44. Het kost meer brandstof, tijd en voegt niets toe. Zij willen een verdubbeling van de N207.

Alles bij elkaar stellen wij vast dat sprake is van volstrekte willekeur. De provincies laten hun oren hangen naar enkele activisten die een willekeurige streep op de kaart hebben gezet. Wij verwerpen dit tracé en achten het buitengewoon kansrijk dat de Raad van State in laatste instantie dit traject zal verwerpen. Beter is dat u het nu al uit uw plannen haalt.

Verkeersproblematiek

Zien wij geen problemen? Integendeel. De bereikbaarheid van ons bedrijf is ook afhankelijk van lokaal verkeer uit Lisse en de richting Nieuw-Vennep. De Lisserbrug is een erkend knooppunt. Een lokaal verkeersknelpunt weliswaar, dat ook lokaal moet worden opgelost. Daar is de gemeente Lisse ook van overtuigd, net als de gemeente Haarlemmermeer. Beide gemeenten pleiten voor een tweede lokale oeververbinding. GEEN regionale/provinciale weg, maar een randweg tegen de bebouwing van Lisse-Poelpolder aan, die met een bocht langs de nieuwbouwwijk Binnenturfspoor loopt en aansluit op de N207. Hier zijn vergevorderde plannen voor die wij van harte ondersteunen. Die plannen spreken over een randweg die wel wegvalt in het landschap en met een lage brug of beter nog aquaduct de Ringvaart kruist. Een uitstekend idee, met bijzonder weinig hinder.

Gevolgen bedrijfsvoering

Het tracé, dat wij dus afraden, tussen Lisse en Kaagdorp/Abbenes/A44 komt te liggen op een 6 meter hoog talud en zal uit oogpunt van leefbaarheid voorzien worden van geluidsschermen, waardoor een 10 meter hoge wand wordt opgetrokken tussen Lisse en de A44. Die geluidsschermen hebben overigens slechts beperkt effect voor het geluid en de zicht- en stankhinder (o.a. ook fijnstof) is enorm. Sch

Ons adviesbureau realiseert bedrijfskundige oplossingen voor onze klanten. Daarbij is sprake van een creatief proces. Niet voor niets zijn wij gevestigd op een locatie met vrij uitzicht naar 3 kanten, elk ruim 1 kilometer. Een rustige omgeving ook, die bijdraagt aan het creatieve vermogen van onze medewerkers.

Silver Fern B.V.
Lisserdijk 241
2165 AA Lisserbroek

+31 (0)652 351 880

advies@silverfern.nl
www.silverfern.nl

1311.60974

RABONL2U
NL57RABO0131160974

62988352
NL855042485.801

De aanleg van een provinciale weg op enkele meters van ons pand, maakt de bedrijfsvoering praktisch onmogelijk en vormt daarmee een financiële risicofactor, maar bedreigt bovendien het voortbestaan van ons bedrijf. Onze reserves zijn o.a. in het bedrijfspand belegd, waardoor aanschaf of huur van een nieuw pand geen optie is. Dit betekent dat u een vermogensdelict pleegt, doordat uw plannen directe impact hebben op onze bedrijfsvoering en daarmee de bedrijfsresultaten, zonder dat er een bestaand probleem wordt opgelost, zonder aantoonbare nut en zonder noodzaak.

Ook neemt de bereikbaarheid van ons bedrijf door het afsluiten van één van de toegangswegen af en verwachten wij grote problemen met parkeren door de aanleg van de weg en afname van parkeerplaatsen. Tenslotte zal er sprake zijn van jarenlange overlast, verminderde bereikbaarheid en toename van reiskosten door omrijden tijdens de bouw en aanleg van deze weg. Ook daarvoor zien wij geen aandacht in al uw rapporten en voorstel.

Hoe denkt u dit op te lossen?

Alternatieven

Wij zijn van mening dat de overheid slechts enkele taken behoort uit te voeren: veiligheid, bestaansminimum en voldoende en werkende infrastructuur. Daarbij behoort zij te luisteren naar alle ondernemers en inwoners. Niet dus, zoals nu, naar enkelen en ook niet kiezen voor een oplossing en daar vervolgens pas een probleem bij gaan zoeken.

Het maatschappelijk middenveld is uitstekend in staat om mee te denken, beter zelfs dan ambtenaren, die geen idee hebben van wat er in de samenleving speelt.

Ook ter plaatse van het voorliggende tracé zijn ondernemers en bewoners met elkaar in gesprek gegaan. Uit alle informatie is duidelijk dat sprake is van bestuurlijk falen en dat geen weg op deze locatie nuttig en noodzakelijk is. Wel zijn er enkele lokale knelpunten. Deze zijn met alternatieven (o.a. verbreding van de N207, deze doortrekken naar de N206 bij Ruigenhoek) en slimme flankerende maatregelen (verkeerssturing in Noordwijkerhout, Voorhout en Lisse) eenvoudig op te lossen. Een groep lokaal deskundige en creatieve ondernemers heeft samen met ons gewerkt aan zo'n pakket aan alternatieven. Dit pakket is namens de Projectgroep Hou Het Buitengebied Open aangeboden. Wij ondersteunen dat alternatievenpakket van harte.

Conclusie

Met uw voorliggende plan kunnen wij niet instemmen. U brengt onze bedrijfsvoering en daarmee werkgelegenheid in gevaar. Bovendien is geen nut en noodzaak op deze plaats aanwezig om een nieuwe provinciale weg aan te leggen. Bestaande lokale problemen zijn lokaal prima op te lossen.

Wij raden u met klem aan en verzoeken u dat ook te doen, om deze weg van Lisse naar de A44 definitief te schrappen en over te gaan tot infrastructurele slimme oplossingen zoals de Projectgroep Hou Het Buitengebied Open aandraagt en welke

ook de Lisserbrug-problematiek voorgoed oplossen. U vindt hiervoor draagvlak bij de gemeenten Lisse en Haarlemmermeer.

Voor wat betreft de verdubbeling van de N207 met doortrek naar de N206 vindt u massaal draagvlak bij Bedrijfsleven Bollenstreek, Alverha Lisse, Verenigd Bedrijfsleven Noordwijkerhout, Ondernemers Vereniging Lisserbroek en de Dorpsraad van Lisserbroek. Zo'n groot draagvlak kunt u niet weigeren.

Wij gaan ervan uit dat u ook inziet dat deze weg een doodlopende weg is en kiest voor de route van gezond verstand en goed bestuur. U heeft nu nog de kans om uw eerdere falen te herstellen. Een rechtsgang tot aan de Raad van State heeft niemands voorkeur en zal tot vernietiging van uw besluit leiden.

Graag ontvangen wij een puntsgewijze reacties op onze zienswijze en bevestiging dat u hiermee instemt en uw plan intrekt.

Met vriendelijke groet,



Silver Fern B.V.; Interim Management & Bedrijfsadvies

D.W.M. van der Voort REIM BBA, Directeur

Silver Fern B.V.
Lisserdijk 241
2165 AA Lisserbroek
+31 (0)652 351 880
advies@silverfern.nl
www.silverfern.nl

1311.60974
RABONL2U
NL57RABO0131160974
62988352
NL855042485.801



Provincie
Noord-Holland

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-Jollenstreek, 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: Directie

Organisatie: [Redacted] Interim

Postadres: [Redacted] Huisnr. [Redacted]

Postcode: [Redacted] Plaats: Lisserbroek

E-mailadres: [Redacted]

Telefoonnummer: [Redacted]

Datum: 17-02-2018

Zienswijze:

Geachte mevrouw Luchtenburg,

Namens de directie van Silver Fern B.V.; Interim Management en Bedrijfsadvies te Lisserbroek, treft bijgaand een zienswijze aan op de plannen voor de Duinpolderweg.

Wij verzoeken u de zienswijze in behandeling te nemen en overeenkomstig de conclusie en aanbevelingen uw besluit te herzien.

Met vriendelijke groet,
Directie

Bijlage

55613477_3566816_Zienswijze-DPW-SilverFernInterimAdvies.pdf

Bijlage

Bijlage

Page 1

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 17:53:59 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55613322.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55613322
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 17:54:01

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED]

(Formdesknummer: 55613322)

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-Iljenstreek, 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:

de zuid variant is onacceptabel .
de weg gaat dwars door hillegom en hierbij
door het natuurgebied en door de mooie
voor hillegom zo belangrijke bollenvelden
wat hierdoor het toerisme zal afnemen.
kies voor het midden variant hier heeft
hillegom minder pijn.

Bijlage

Bijlage

Bijlage

Page 1

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLn5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 17:21:39 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55613106.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55613106
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 17:21:40

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED]
(Formdesknummer: 55613106)

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-ollenstreek, 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:

Het zou toch heel erg zonde zijn om zó een mooie polder met een weg te doorsnijden. Er zijn vast wel andere mogelijkheden. Ik woon al 50 jaar in de mooie Rooversbroekpolder met heel veel plezier én hoop dat het zo blijft.

Bijlage

Bijlage

Bijlage

Page 1

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLn5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 17:26:01 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55613141.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55613141
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 17:26:00

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55613141)

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-ollenstreek, 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:

Dit is naar mijn mening geen haalbare kaart aangezien deze oprit in een stukje snelweg zit waar net een te smalle brug is gepasseerd en direct weer een oude te smalle geluids overlast gevende klapbrug zit, dit stukje snelweg is al overbelast daar ga je niet nog meer verkeer laten invoegen.

Bijlage

Bijlage

Bijlage

Page 1

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 17:03:24 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55612921.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55612921
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 17:03:26

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer: 55612921)



Provincie
Noord-Holland

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-ollenstreek, 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: Abbenes
E-mailadres		
Telefoonnummer:		
Datum	17-02-2018	
Zienswijze:	Een paar kilometer verder is er al een aansluiting op de A44 (S'heim). Bovendien zou het zuiden van de Haarlemmermeer bestemd zijn voor akkerbouw en recreatie. Ook zijn er toch plannen voor een waterberging in dit gebied.	
Bijlage		
Bijlage		
Bijlage		

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 16:45:01 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55612790.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55612790
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 16:45:02

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55612790)



Provincie
Noord-Holland

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-Lelystreek, 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:

Tav verbinding Lisse en A44
In zowel de ochtend- als avondspits blijkt de capaciteit van de A44 niet toereikend om al het verkeer wat nu via de bestaande op- en afritten te bedienen.
Zodra er een extra op- en afrit gemaakt wordt of de bestaande bij Abbenes na de nodige aanpassingen gebruikt wordt om verkeer vanuit Lisse te ontsluiten en daarmee meer verkeer af te gaan wikkelen, zal de stagnatie op de A44 zelf significant toenemen!
Derhalve zal zorggedragen moeten worden dat wanneer de nieuwe verbinding tussen Lisse en de A44 gecreëerd wordt, ook verhoging van de capaciteit van de A44 bewerkstelligd moeten worden!
Ik noem als slecht voorbeeld de situatie van de A4 bij Leiderdorp!

Bijlage

Bijlage

Bijlage

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 16:45:01 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55612790.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55612790
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 16:45:02

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55612790)



Provincie
Noord-Holland

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-ollenstreek, 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:

Tav verbinding Lisse en A44
In zowel de ochtend- als avondspits blijkt de capaciteit van de A44 niet toereikend om al het verkeer wat nu via de bestaande op- en afritten te bedienen.
Zodra er een extra op- en afrit gemaakt wordt of de bestaande bij Abbenes na de nodige aanpassingen gebruikt wordt om verkeer vanuit Lisse te ontsluiten en daarmee meer verkeer af te gaan wikkelen, zal de stagnatie op de A44 zelf significant toenemen!
Derhalve zal zorggedragen moeten worden dat wanneer de nieuwe verbinding tussen Lisse en de A44 gecreëerd wordt, ook verhoging van de capaciteit van de A44 bewerkstelligd moeten worden!
Ik noem als slecht voorbeeld de situatie van de A4 bij Leiderdorp!

Bijlage

Bijlage

Bijlage

From: "Formdesk Response"
 <VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 22:47:46 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55614862.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55614862
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 22:47:44

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
 Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
 55614862)

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-ollenstreek, 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: De Zilk

E-mailadres

Telefoonnummer:

Datum

Zienswijze:

Zienswijze op het voorlopig Voorkeursalternatief Duinpolderweg In deze zienswijze wordt namens bewoners uit De Zilk een zienswijze gegeven op het "voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg" Als inwoners van De Zilk zijn wij belanghebbenden inzake het dossier Duinpolderweg. In het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg wordt aangegeven dat de verbinding vanaf de N208 in de toekomst mogelijk wordt doorgetrokken tot aan de N206. In een brief aan bewoners (d.d. 22-12-2017) met kenmerk 1031782/1031786, geeft de Provincie Noord-Holland nogmaals aan dat als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief de 'verbinding' in de toekomst mogelijk wordt doorgetrokken tot aan de N206. Als inwoners van De Zilk zien wij geen meerwaarde in het doortrekken van de

verbinding vanaf de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg in relatie tot het oplossen van problemen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid die zich in de regio afspelen.

Op basis van het door u uitgevoerde onderzoek wordt geconcludeerd dat het voorlopige voorkeursalternatief zonder doortrekking van de N208 naar N206 in redelijke mate voldoet aan de bereikbaarheidsdoelstellingen van het project, terwijl de leefbaarheidsdoelstelling ruim wordt gehaald. Verder wordt gesteld dat een doortrekking van de N208 naar de N206 pas (vanuit een regionale bereikbaarheidsoptiek) zinvol is om te realiseren wanneer de economische en demografische groei doorzet. Deze voorgaande stellingname is met grote onzekerheid omgeven, terwijl een doortrekking op lokaal niveau feitelijk gezien negatieve effecten zal opleveren ten aanzien van de leefbaarheid in De Zilk.

Waarom een verbinding tussen de N208 en N206?

Onder worden argumenten aangedragen waarom inwoners van De Zilk tegen het doortrekken van de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg zijn:

- Als bewoners zien we geen nut en noodzaak voor het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206.
 - o Een voorkeursalternatief zonder het doortrekken van de N208 naar de N206 kan de (toekomstige) bereikbaarheidsdoelstelling afdoende invullen.
 - o Omdat het gaat om een regionale opgave en niet om een enkel knelpunt, zijn Gedeputeerde Staten voor wat betreft het voorlopige voorkeursalternatief uitgekomen op een combinatie van elementen (lees het voorlopige voorkeursalternatief). In de huidige combinatie van elementen zal een 'niet noodzakelijk' deel (het doortrekken N208-N206) voor het invulling geven aan de regionale bereikbaarheidsdoelstelling, echter wel significante lokale problemen introduceren als het gaat om de leefbaarheidsdoelstelling.
 - o Daarnaast speelt voor ons een rol dat op basis van de scenario's van het PBL en CPB m.b.t. de economische en demografische groei al te gemakkelijk een 'schijnwerkelijkheid' kan worden gecreëerd.
 - o Tot slot is het volstrekt onduidelijk/onzeker of de substantieel hogere kosten die gemoeid zijn met een (niet noodzakelijke) doortrekking van de N208 naar de N206 opwegen tegen de baten.
- Als bewoners zijn wij van mening dat het doortrekken van de N208 naar de N206 als

onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg niet bijdraagt aan het verminderen van de verkeershinder in de leefomgeving. Wij zien de volgende negatieve effecten op ons afkomen:

- o Forse toename verkeersoverlast op de Zilkerduinweg en omliggende woonstraten; de verkeersveiligheid in de kern De Zilk zal aanzienlijk verslechteren door extra verkeersdrukte.
- o Grote Inbreuk op de leefbaarheid van omwonenden door extra geluids- en verkeersoverlast
- o Verdere aantasting van het dorpse karakter van De Zilk
- o Toename van fijnstof, dus luchtvervuiling
- o Negatieve gevolgen voor het landschap (doorsnijding), de landbouw en het Natura 2000 gebied Kennemerland

Het voorlopige voorkeursalternatief zorgt voor onduidelijkheid!

In het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg is het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206 opgenomen als een 'stippellijn'. Daarmee interpreteren wij de doortrekking als een niet volwaardig onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg.

Bij bewoners van De Zilk is er grote onduidelijkheid over het (vervolg)proces. Aan de hand van de onderstaande punten wordt dit toegelicht:

- Duidelijkheid over het voorkeursalternatief is ons inziens een voorwaarde om te komen tot een stabiele planuitwerking. Locatie en tracé zouden niet meer ter discussie moeten staan. Een niet volwaardig (of lees noodzakelijk) onderdeel (doortrekking N208-N206) staat met de huidige onderbouwing per definitie ter discussie.
- Voor bewoners van De Zilk is onduidelijk hoe een niet volwaardig onderdeel mogelijk later een plek kan krijgen in het besluitvormingsproces. Kern van besluitvorming zou moeten zijn om te komen tot besluiten van een zodanige kwaliteit qua inhoud en procesgang dat deze maatschappelijk zo breed mogelijk worden gedragen.
- Het feit dat de verbinding geen volwaardig onderdeel uitmaakt van het voorlopige voorkeursalternatief suggereert en versterkt de opvatting van bewoners van De Zilk dat nut en noodzaak onvoldoende aantoonbaar wordt gemaakt.
- Het is onduidelijk welke onverwachte gebeurtenissen / risico's die van invloed zijn op het voorlopige voorkeursalternatief er toe doen besluiten om mogelijk een ruimtelijke reservering te treffen voor het doortrekken van de N208 naar de N206 als

(niet volwaardig) onderdeel van het
voorlopige voorkeursalternatief
Duinpolderweg

- Een mogelijke ruimtelijke reservering zorgt in economische en milieutechnische zin voor grote onzekerheid bij direct omwonenden.

Advies

Tot slot willen wij u er op wijzen dat naast de beoordelingscriteria om te komen tot een beoordeling van de alternatieven (zoals vervat in de MER), ook draagvlak een belangrijk criterium is. Vanuit bewoners De Zilk is er geen draagvlak voor het doortrekken van de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg. Bewoners uit De Zilk adviseren beide Provincies dan ook om op basis van onderliggende inspraakreactie het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206 te schrappen uit het voorkeursalternatief.

P.s: postadres na 28-02-2018

[REDACTED]
[REDACTED]

Bijlage

Bijlage

Bijlage

From: "Formdesk Response"
 <VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 22:14:03 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: 55614727_3566936_OV_DB_FO_031117.pdf,
 55614727_3566937_DPW_inz.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55614727.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55614727
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 22:14:05

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
 Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
 55614727)

Openbaar vervoer voor Duin- en Bollenstreek:

feiten en opties

© 2017 [REDACTED] / 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 gemeenschappen 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	1.808.000	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 aantrekken.

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 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 - 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 alternerend 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 vogel-vlucht	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	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, *kriskras*vervoer 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	
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 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 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 Rhijnegeest in Oegstgeest aan te leggen die de A44 bij het viaduct aansluitend op de Wasseenaarseweg 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, Grent, Vuurt, Mortelsir, 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 'ultstap' 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: 0:48	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 *dienstregelingssuur*; 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 reissvolumes. 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 lange 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.

Onderwerp: DPW en OV

Inzender: [REDACTED]
[REDACTED]

van Struykstraat 8, 2203HE Noordwijk

Datum: 17 februari 2018

Als inwoner van Noordwijk en als professional volg ik de ontwikkelingen rond de verstedelijking en de infrastructuur om de daarmee samenhangende toename van de vervoervraag te faciliteren. Actueel zijn die rond de aanleg van de Duinpolderweg. Maar er zijn grenzen aan de automobilititeit, zeker tijdens de ochtend- en avondspits. Daarom hoort ook de ontwikkeling van het openbaar vervoer prominent op de agenda van mobiliteitsvoorzieningen te staan. Eerder heb ik hierover de studie gepubliceerd "Openbaar vervoer in Duin- en Bollenstreek: feiten en opties"; Nationaal Verkeerskundecongres 2017 (website: NVC2017).

In deze studie blijkt dat Station Hillegom een belangrijke rol kan spelen in de bereikbaarheid van D&B-streek over en weer met zijn omgeving. Mits echter dit station veel beter dan nu bereikbaar wordt voor het lokale OV en per auto. In aansluiting hierop zou ook de frequentie van de treinverkeer omhoog moeten. De bereikbaarheid van Station Hillegom is doorslaggevend te verbeteren door deze te combineren met een verbinding tussen de N206 en de N208, welke via de Pastoorlaan te Hillegom kan aansluiten op de Weerlaan, zoals die voorkomt in de DPW volgens de variant "NOG beter 2.0". Het tracé tussen de N206 en de Pastoorlaan dient dan op huidige de zuidelijke kant van de Tiltenberg te worden aangesloten en dient te worden voorzien in een aansluiting op de Zilkerduinweg.

De opoffering aan bollengrond wordt zo minimaal gehouden, terwijl toch wordt voorzien in een wenselijke verbinding met Noordwijk, Noordwijkerhout en De Zilk, waarover ook een snelle, gerichte busverbinding tussen Noordwijk – Hillegom – Hoofddorp - Schiphol is te onderhouden. De voordelen voor Hillegom zijn evident: ontlasting van de Wilhelminalaan, de Parallelweg, de 2^{de} Loosterweg en de Stationsweg. Bovendien worden de verbindingen tussen Hillegom en zijn directe omgeving duidelijk beter. Ook het belang van Noordwijk en Noordwijkerhout is evident: betere bereikbaarheid van haar (logistieke) bedrijven en betere bediening van de reisbehoeften in relatie tot haar inwoners. Vooral voor forensen is belangrijk.

Nut en noodzaak van een gedifferentieerde DPW komen voort uit de verstedelijking rond Hoofddorp en Aalsmeer en uit de geografie van de streek. De Ringvaart vormt een barrière die slechts op vier plaatsen is te overschrijden; namelijk via de A44 bij Sassenhelm en de betrekkelijk smalle bruggen te Lisse, Hillegom en Bennebroek. De capaciteit is nu al te klein en de aanleg van tweebaanse overgangen te Hillegom (noordelijk), bij Lisse en de Glip zijn meer dan nuttig. Een tweede barrière vormt de spoorlijn Voorhout – Hillegom in combinatie met de Leidsevaart. Er zijn vier doorgangen: bij Voorhout, Noordwijkerhout, Lisse-Halfweg en Hillegom. Ook hier geldt dat de doorgangscapaciteit onvoldoende is en volstrekt ontoereikend met betrekking tot Heemstede en Haarlem. Het opschorten van de aanleg is onwenselijk: nut en noodzaak zijn evident en de belanghebbenden zijn gebaat met duidelijkheid over de aanleg.

Deze verbindingen dienen primair een lokaal ontsluitende functie en zijn niet bedoeld als alternatieve verbinding met Den Haag. Daarom volstaan tweebaanswegen. De plannen volgens de studie van Royal Haskoning DHV voorzien in vierbaanswegen. Dit is met klem af te wijzen omdat de

N208 een niet te verbreden tweebaansweg is en omdat de N206 als tweebaansweg ter plaatse voldoende capaciteit biedt. Bovendien is de grotere aanslag op de omgeving die een vierbaansweg veroorzaakt in landelijke en bewoonde omgeving niet te verantwoorden in relatie tot de beoogde beperkte functie.

Met de aanleg van de voorgestelde, gedifferentieerde Duinpolderweg zijn de grenzen ten behoeve van de automobilititeit wel bereikt. Maar de automobilititeit loopt tijdens de ochtend- en avondspits steeds meer vast. Terecht zijn de provincies Noord- en Zuid-Holland voornemens het openbaar vervoer drastisch te verbeteren. Het beleid binnen de Duin- en Bollenstreek zou daarop aan moeten sluiten. Een kwaliteitssprong van het OV is nodig en een DPW kan daaraan bijdragen, mits daartoe nu al bij de aanleg van de DPW infrastructuur rekening wordt gehouden.



Provincie
Noord-Holland

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-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:

Onderwerp: DPW en OV

Inzender:

Noordwijk

Datum: 17 februari 2018

Als inwoner van Noordwijk en als professional volg ik de ontwikkelingen rond de verstedelijking en de infrastructuur om de daarmee samenhangende toename van de vervoervraag te faciliteren. Actueel zijn die rond de aanleg van de Duinpolderweg. Maar er zijn grenzen aan de automobiliteit, zeker tijdens de ochtend- en avondspits. Daarom hoort ook de ontwikkeling van het openbaar vervoer prominent op de agenda van mobiliteitsvoorzieningen te staan. Eerder heb ik hierover de studie gepubliceerd "Openbaar vervoer in Duin- en Bollenstreek: feiten en opties"; Nationaal Verkeerskundecongres 2017 (website: NVC2017).

In deze studie blijkt dat Station Hillegom

een belangrijke rol kan spelen in de bereikbaarheid van D&B-streek over en weer met zijn omgeving. Mits echter dit station veel beter dan nu bereikbaar wordt voor het lokale OV en per auto. In aansluiting hierop zou ook de frequentie van de treinverkeer omhoog moeten.

De bereikbaarheid van Station Hillegom is doorslaggevend te verbeteren door deze te combineren met een verbinding tussen de N206 en de N208, welke via de Pastoor slaan te Hillegom kan aansluiten op de Weerlaan, zoals die voorkomt in de DPW volgens de variant "NOG beter 2.0". Het tracé tussen de N206 en de Pastoor slaan dient dan op huidige de zuidelijke kant van de Tiltenberg te worden aangesloten en dient te worden voorzien in een aansluiting op de Zilkerduinweg.

De opoffering aan bollengrond wordt zo minimaal gehouden, terwijl toch wordt voorzien in een wenselijke verbinding met Noordwijk, Noordwijkerhout en De Zilk, waarover ook een snelle, gerichte busverbinding tussen Noordwijk - Hillegom - Hoofddorp - Schiphol is te onderhouden. De voordelen voor Hillegom zijn evident: ontlasting van de Wilhelminalaan, de Parallelweg, de 2de Loosterweg en de Stationsweg. Bovendien worden de verbindingen tussen Hillegom en zijn directe omgeving duidelijk beter. Ook het belang van Noordwijk en Noordwijkerhout is evident: betere bereikbaarheid van haar (logistieke) bedrijven en betere bediening van de reisbehoeften in relatie tot haar inwoners. Vooral voor forensen is belangrijk.

Nut en noodzaak van een gedifferentieerde DPW komen voort uit de verstedelijking rond Hoofddorp en Aalsmeer en uit de geografie van de streek. De Ringvaart vormt een barrière die slechts op vier plaatsen is te overschrijden; namelijk via de A44 bij Sassenheim en de betrekkelijk smalle bruggen te Lisse, Hillegom en Bennebroek. De capaciteit is nu al te klein en de aanleg van tweebaanse overgangen te Hillegom (noordelijk), bij Lisse en de Glip zijn meer dan nuttig.

Een tweede barrière vormt de spoorlijn Voorhout - Hillegom in combinatie met de Leidsevaart. Er zijn vier doorgangen: bij Voorhout, Noordwijkerhout, Lisse-Halfweg en Hillegom. Ook hier geldt dat de doorgangscapaciteit onvoldoende is en volstrekt ontoereikend met betrekking tot Heemstede en Haarlem. Het opschorten van de aanleg is onwenselijk: nut en noodzaak zijn evident en de belanghebbenden zijn gebaat met duidelijkheid over de aanleg.

Deze verbindingen dienen primair een lokaal ontsluitende functie en zijn niet bedoeld als alternatieve verbinding met Den Haag. Daarom volstaan tweebaanswegen. De plannen volgens de studie van Royal Haskoning DHV voorzien in vierbaanswegen. Dit is met klem af te wijzen omdat de N208 een niet te verbreden tweebaansweg is en omdat de N206 als tweebaansweg ter plaatse voldoende capaciteit biedt. Bovendien is de grotere aanslag op de omgeving die een vierbaansweg veroorzaakt in landelijke en bewoonde omgeving niet te verantwoorden in relatie tot de beoogde beperkte functie.

Met de aanleg van de voorgestelde, gedifferentieerde Duinpolderweg zijn de grenzen ten behoeve van de automobiliteit wel bereikt. Maar de automobiliteit loopt tijdens de ochtend- en avondspits steeds meer vast. Terecht zijn de provincies Noord- en Zuid-Holland voornemens het openbaar vervoer drastisch te verbeteren. Het beleid binnen de Duin- en Bollenstreek zou daarop aan moeten sluiten. Een kwaliteitssprong van het OV is nodig en een DPW kan daaraan bijdragen, mitsdaartoe nu al bij de aanleg van de DPW infrastructuur rekening wordt gehouden.

Bijlage

55614727_3566936_OV_DB_FO_031117.pdf

Bijlage

55614727_3566937_DPW_inz.pdf

Bijlage

Page 1

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLn5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 22:14:03 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: 55614727_3566936_OV_DB_FO_031117.pdf,
55614727_3566937_DPW_inz.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55614727.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55614727
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 22:14:05

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55614727)

Openbaar vervoer voor Duin- en Bollenstreek:

feiten en opties

© 2017 [REDACTED] 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, Rijsburg	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	804.000
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		1.808.000	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 aantrekken.

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 bedrijfsterrinen geldt vooral de ochtend- en avondspits. Snel vervoer per bus tussen de dichtstbijzijnde stations en de bedrijfsterrinen 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	6	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 - 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 alternerend 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. 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 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	
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 gemoed. 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 bedrijfsterrinen 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 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/di	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 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 *dienstregelingssuur*; 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 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 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 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.

Onderwerp: DPW en OV

Inzender: [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] Noordwijk

Datum: 17 februari 2018

Als inwoner van Noordwijk en als professional volg ik de ontwikkelingen rond de verstedelijking en de infrastructuur om de daarmee samenhangende toename van de vervoervraag te faciliteren. Actueel zijn die rond de aanleg van de Duinpolderweg. Maar er zijn grenzen aan de automobilititeit, zeker tijdens de ochtend- en avondspits. Daarom hoort ook de ontwikkeling van het openbaar vervoer prominent op de agenda van mobiliteitsvoorzieningen te staan. Eerder heb ik hierover de studie gepubliceerd "Openbaar vervoer in Duin- en Bollenstreek: feiten en opties"; Nationaal Verkeerskundecongres 2017 (website: NVC2017).

In deze studie blijkt dat Station Hillegom een belangrijke rol kan spelen in de bereikbaarheid van D&B-streek over en weer met zijn omgeving. Mits echter dit station veel beter dan nu bereikbaar wordt voor het lokale OV en per auto. In aansluiting hierop zou ook de frequentie van de treinverkeer omhoog moeten. De bereikbaarheid van Station Hillegom is doorslaggevend te verbeteren door deze te combineren met een verbinding tussen de N206 en de N208, welke via de Pastoorslaan te Hillegom kan aansluiten op de Weerlaan, zoals die voorkomt in de DPW volgens de variant "NOG beter 2.0". Het tracé tussen de N206 en de Pastoorslaan dient dan op huidige de zuidelijke kant van de Tiltenberg te worden aangesloten en dient te worden voorzien in een aansluiting op de Zilkerduinweg.

De opoffering aan bollengrond wordt zo minimaal gehouden, terwijl toch wordt voorzien in een wenselijke verbinding met Noordwijk, Noordwijkerhout en De Zilk, waarover ook een snelle, gerichte busverbinding tussen Noordwijk – Hillegom – Hoofddorp – Schiphol is te onderhouden. De voordelen voor Hillegom zijn evident: ontlasting van de Wilhelminalaan, de Parallelweg, de 2^{de} Loosterweg en de Stationsweg. Bovendien worden de verbindingen tussen Hillegom en zijn directe omgeving duidelijk beter. Ook het belang van Noordwijk en Noordwijkerhout is evident: betere bereikbaarheid van haar (logistieke) bedrijven en betere bediening van de reisbehoeften in relatie tot haar inwoners. Vooral voor forensen is belangrijk.

Nut en noodzaak van een gedifferentieerde DPW komen voort uit de verstedelijking rond Hoofddorp en Aalsmeer en uit de geografie van de streek. De Ringvaart vormt een barrière die slechts op vier plaatsen is te overschrijden; namelijk via de A44 bij Sassenheim en de betrekkelijk smalle bruggen te Lisse, Hillegom en Bennebroek. De capaciteit is nu al te klein en de aanleg van tweebaanse overgangen te Hillegom (noordelijk), bij Lisse en de Glip zijn meer dan nuttig. Een tweede barrière vormt de spoorlijn Voorhout – Hillegom in combinatie met de Leidsevaart. Er zijn vier doorgangen: bij Voorhout, Noordwijkerhout, Lisse-Halfweg en Hillegom. Ook hier geldt dat de doorgangscapaciteit onvoldoende is en volstrekt ontoereikend met betrekking tot Heemstede en Haarlem. Het opschorten van de aanleg is onwenselijk: nut en noodzaak zijn evident en de belanghebbenden zijn gebaat met duidelijkheid over de aanleg.

Deze verbindingen dienen primair een lokaal ontsluitende functie en zijn niet bedoeld als alternatieve verbinding met Den Haag. Daarom volstaan tweebaanswegen. De plannen volgens de studie van Royal Haskoning DHV voorzien in vierbaanswegen. Dit is met klem af te wijzen omdat de

N208 een niet te verbreden tweebaansweg is en omdat de N206 als tweebaansweg ter plaatse voldoende capaciteit biedt. Bovendien is de grotere aanslag op de omgeving die een vierbaansweg veroorzaakt in landelijke en bewoonde omgeving niet te verantwoorden in relatie tot de beoogde beperkte functie.

Met de aanleg van de voorgestelde, gedifferentieerde Duinpolderweg zijn de grenzen ten behoeve van de automobiliteit wel bereikt. Maar de automobiliteit loopt tijdens de ochtend- en avondspits steeds meer vast. Terecht zijn de provincies Noord- en Zuid-Holland voornemens het openbaar vervoer drastisch te verbeteren. Het beleid binnen de Duin- en Bollenstreek zou daarop aan moeten sluiten. Een kwaliteitssprong van het OV is nodig en een DPW kan daaraan bijdragen, mitsdaartoe nu al bij de aanleg van de DPW infrastructuur rekening wordt gehouden.



Provincie
Noord-Holland

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-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:

Onderwerp: DPW en OV

Inzender:

Noordwijk

Datum: 17 februari 2018

Als inwoner van Noordwijk en als professional volg ik de ontwikkelingen rond de verstedelijking en de infrastructuur om de daarmee samenhangende toename van de vervoervraag te faciliteren. Actueel zijn die rond de aanleg van de Duinpolderweg. Maar er zijn grenzen aan de automobiliteit, zeker tijdens de ochtend- en avondspits. Daarom hoort ook de ontwikkeling van het openbaar vervoer prominent op de agenda van mobiliteitsvoorzieningen te staan. Eerder heb ik hierover de studie gepubliceerd "Openbaar vervoer in Duin- en Bollenstreek: feiten en opties"; Nationaal Verkeerskundecongres 2017 (website: NVC2017).

In deze studie blijkt dat Station Hillegom

een belangrijke rol kan spelen in de bereikbaarheid van D&B-streek over en weer met zijn omgeving. Mits echter dit station veel beter dan nu bereikbaar wordt voor het lokale OV en per auto. In aansluiting hierop zou ook de frequentie van de treinverkeer omhoog moeten.

De bereikbaarheid van Station Hillegom is doorslaggevend te verbeteren door deze te combineren met een verbinding tussen de N206 en de N208, welke via de Pastoorslaan te Hillegom kan aansluiten op de Weerlaan, zoals die voorkomt in de DPW volgens de variant "NOG beter 2.0". Het tracé tussen de N206 en de Pastoorslaan dient dan op huidige de zuidelijke kant van de Tiltenberg te worden aangesloten en dient te worden voorzien in een aansluiting op de Zilkerduinweg.

De opoffering aan bollengrond wordt zo minimaal gehouden, terwijl toch wordt voorzien in een wenselijke verbinding met Noordwijk, Noordwijkerhout en De Zilk, waarover ook een snelle, gerichte busverbinding tussen Noordwijk - Hillegom - Hoofddorp - Schiphol is te onderhouden. De voordelen voor Hillegom zijn evident: ontlasting van de Wilhelminalaan, de Parallelweg, de 2de Loosterweg en de Stationsweg. Bovendien worden de verbindingen tussen Hillegom en zijn directe omgeving duidelijk beter. Ook het belang van Noordwijk en Noordwijkerhout is evident: betere bereikbaarheid van haar (logistieke) bedrijven en betere bediening van de reisbehoeften in relatie tot haar inwoners. Vooral voor forensen is belangrijk.

Nut en noodzaak van een gedifferentieerde DPW komen voort uit de verstedelijking rond Hoofddorp en Aalsmeer en uit de geografie van de streek. De Ringvaart vormt een barrière die slechts op vier plaatsen is te overschrijden; namelijk via de A44 bij Sassenheim en de betrekkelijk smalle bruggen te Lisse, Hillegom en Bennebroek. De capaciteit is nu al te klein en de aanleg van tweebaanse overgangen te Hillegom (noordelijk), bij Lisse en de Glip zijn meer dan nuttig.

Een tweede barriere vormt de spoorlijn Voorhout - Hillegom in combinatie met de Leidsevaart. Er zijn vier doorgangen: bij Voorhout, Noordwijkerhout, Lisse-Halfweg en Hillegom. Ook hier geldt dat de doorgangscapaciteit onvoldoende is en volstrekt ontoereikend met betrekking tot Heemstede en Haarlem. Het opschorten van de aanleg is onwenselijk: nut en noodzaak zijn evident en de belanghebbenden zijn gebaat met duidelijkheid over de aanleg.

Deze verbindingen dienen primair een lokaal ontsluitende functie en zijn niet bedoeld als alternatieve verbinding met Den Haag. Daarom volstaan tweebaanswegen. De plannen volgens de studie van Royal Haskoning DHV voorzien in vierbaanswegen. Dit is met klem af te wijzen omdat de N208 een niet te verbreden tweebaansweg is en omdat de N206 als tweebaansweg ter plaatse voldoende capaciteit biedt. Bovendien is de grotere aanslag op de omgeving die een vierbaansweg veroorzaakt in landelijke en bewoonde omgeving niet te verantwoorden in relatie tot de beoogde beperkte functie.

Met de aanleg van de voorgestelde, gedifferentieerde Duinpolderweg zijn de grenzen ten behoeve van de automobiliteit wel bereikt. Maar de automobiliteit loopt tijdens de ochtend- en avondspits steeds meer vast. Terecht zijn de provincies Noord- en Zuid-Holland voornemens het openbaar vervoer drastisch te verbeteren. Het beleid binnen de Duin- en Bollenstreek zou daarop aan moeten sluiten. Een kwaliteitssprong van het OV is nodig en een DPW kan daaraan bijdragen, mitsdaartoe nu al bij de aanleg van de DPW infrastructuur rekening wordt gehouden.

Bijlage

55614727_3566936_OV_DB_FO_031117.pdf

Bijlage

55614727_3566937_DPW_inz.pdf

Bijlage

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLn5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 22:19:42 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55614755_3566938_Zienswijze_Voorlopig_Voorkeurs_Alternatief.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55614755.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55614755
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 22:19:43

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer: 55614755)



Vogelwerkgroep Zuid Kennemerland



Hillegom / Haarlem, 17 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 de zogenaamde Duinpolderweg.

In een afzonderlijke brief hebben wij ook onze zienswijze ingediend op de bijbehorende vele onderzoeksrapporten van planstudie en MER. Waar nodig verwijzen wij daar in deze brief naar.

Ernstige bezwaren tegen dit Voorkeursalternatief

De samenwerkende natuur- en milieuorganisaties maken ernstige bezwaar tegen de gemaakte keuze. Wij constateren dat het Voorlopig Voorkeurs Alternatief (VVKA) op dit moment niet eens goed kan worden beoordeeld op de gevolgen voor het milieu en de maatschappelijke kosten. Ook zijn de verkeerskundige gevolgen onvoldoende bekend doordat het VVKA een samenstel is van onderdelen waarvan er twee niet apart en de derde helemaal niet in de MER is onderzocht. In strijd met de richtlijnen voor het MER zijn nut en noodzaak en gevolgen van de afzonderlijke trajectgedeelten van de weg niet ieder voor zich in beeld gebracht (zie onze zienswijze op het MER). Dat geldt ook voor de MKBA. Prof. Koopmans constateert in zijn Quickscan met betrekking tot de MKBA (zie bijlage 2 bij onze zienswijze op het MER): *“De belangrijkste onderdelen van de Duinpolderweg hadden afzonderlijk moeten worden onderzocht. De vraag welke delen rendabel zijn en welke niet, wordt in het beschikbare onderzoek niet goed beantwoord”*.

Nut en noodzaak van de meest schadelijke weggedeelten zijn daardoor naar onze overtuiging nog steeds niet aangetoond.

Wel is direct duidelijk dat dit VVKA onaanvaardbaar is door het verloren gaan van de Vosse- en Weerlanerpolder als natuur- en weidevogelgebied. In geval van een keuze voor het alternatief Midden - een van de andere als kansrijk aangemerkte alternatieven – zou de in plaats daarvan Oosteinderpolder met zijn natuur- en cultuurhistorische waarden onherstelbaar worden aangetast.

Het VVKA bestaat uit de volgende 3 trajectgedeelten:

- a. A4-N205
- b. N205-N208
- c. N208-N206

Onderstaand geven wij onze zienswijze op deze trajectgedeelten. Daarbij gebruiken wij de Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse (MKBA) en onze kritiek daarop (zie de zienswijze op planstudie en MER) mede als leidraad.

A. Het gedeelte A4-N205

Dit is de Bennebroekerweg en de verbinding naar de A4. In de MKBA is ten onrechte niet apart onderzocht wat de kosten en baten zijn van dit trajectdeel. Was dit wel gebeurd dan was ongetwijfeld gebleken dat hier grote baten te behalen zijn. Het was zeer onverstandig om enkele jaren geleden de nieuwe aansluiting op de A4 aan te leggen zonder rekening te houden met de toekomstige woningbouw en de grote verkeersaantrekkende werking daarvan. Het voorspelbare gevolg was overbelasting van dit traject. Deze overbelasting treft voornamelijk intern verkeer in Haarlemmermeer¹. Het is dan ook vreemd dat het opwaarderen van dit trajectdeel als onderdeel van een Zuid-Hollands project wordt gepresenteerd.

Dit trajectdeel zorgt in de Haarlemmermeer voor zeer grote rijtijdwinsten, zoals te zien is in tabel 6-28 van het deelrapport verkeer. Het is dan ook te verwachten dat uit een kosten-baten analyse zal blijken dat op dit deel de baten de kosten zullen overtreffen. Op dit traject hoeven geen natuurwaarden te worden opgeofferd, in tegenstelling tot de andere twee trajectdelen. De N&M-organisaties zien daarom geen probleem in een verbetering van dit gedeelte van het VVKA. Wel zien zij het als een apart project, dat ten onrechte in verband wordt gebracht met lokale problemen in de Bollenstreek.

B. Het gedeelte N205-N208

Dit deel is in MER en MKBA niet afzonderlijk onderzocht. Was dat wel gebeurd dan was naar alle waarschijnlijkheid gebleken dat dit weggedeelte zwaar verliesgevend is, zeker binnen een realistisch tijdsbestek van 30 jaar. Het tracé van het VVKA lijkt op dat van het Zuidelijk alternatief, maar heeft in tegenstelling daarmee gelijkvloerse kruisingen en (vooralsnog) slechts 2 rijstroken. De kosten zullen desalniettemin erg hoog zijn, door de grote lengte, de grote planschade en de grote schade aan de

¹ Zie deelrapport Verkeer, blz A15:

“Het aantal sterk 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.”

natuur. De planschade ontstaat door het schuin doorsnijden van agrarisch land in de Haarlemmermeer, wat de bedrijfsvoering van de daar aanwezige boer beperkt, het doorsnijden van het bedrijventerrein bij Hillegom, de noodzakelijke sloop van woningen en het niet kunnen realiseren van woningbouw in Hillegom.

De Vosse- en Weerlanerpolder, die unieke natuurwaarden bezit, zal verloren gaan als natuurgebied. De natuur- en cultuurhistorische waarden van deze polder zijn in het MER verre van voldoende in beeld gebracht (zie onze zienswijze op het MER en de bijbehorende contra-expertises natuur en cultuurhistorie). De maatschappelijke kosten daarvan laten zich moeilijk kwantificeren. Voor de N&M-organisaties is dit gebied zeer waardevol en een weg door dit gebied is dan ook onbespreekbaar.

Mede vanwege deze nadelen pleiten diverse gemeentebesturen om te kiezen voor een tracé volgens alternatief Midden. Ook nut en noodzaak van een weg via dat tracé zijn niet aangetoond. Een weg volgens dat tracé heeft eveneens ernstige (in het MER niet goed onderzochte) gevolgen voor natuur en cultuurhistorie. De waardevolle Oosteinderpolder zal ernstig worden aangetast. Ook een weg door deze polder is voor de N&M-organisaties daarom onbespreekbaar.

C. Het gedeelte N208-N206

Vanwege de grote gevolgen van dit weggedeelte voor landbouw, landschap en natuur – waaronder ook het Natura 2000-gebied – hebben wij ook tegen dit weggedeelte ernstige bezwaren. Onze bezwaren worden nog versterkt doordat de noodzaak van dit weggedeelte in dit nieuwe MER opnieuw niet kan worden aangetoond. Al uit het MER van 2003/2004 bleek dat zo'n weg nergens voor dient en vooral nadelige effecten heeft.

Ook van dit trajectgedeelte is geen aparte MKBA-berekening beschikbaar. In het VVKA wordt voorgesteld hiervoor een ruimtelijke reservering te maken. Het voornaamste argument is dat daardoor zekerheid ontstaat voor de belanghebbenden in het gebied westelijk van Hillegom. Dat is een vreemd argument, want die zekerheid ontstaat ook als men besluit de weg definitief niet door te trekken. Het lijkt er daarom meer op dat het de bedoeling is maatschappelijke protesten te omzeilen. Een reservering klinkt immers niet zo bedreigend. Maar wie nu niet protesteert heeft later, als de reservering er eenmaal is, geen positie meer.

Door zo'n reservering wordt de planschade voor het stuk N205-N208 tegelijk groter. Daarmee wordt immers gelijk de reservering gemaakt voor een 4-strooks weg. Dus meer getroffen woningen, bedrijven en natuur. Daardoor zijn de kosten van die reservering erg hoog, terwijl er wellicht nooit een bate tegenover staat. Ook in het gebied ten westen van de N208 treedt planschade op doordat het gebied voor verdere ontwikkelingen eigenlijk op slot gaat en bollengrond onverkoopbaar wordt. Dan krijgt men dus de vreemde situatie dat een plan dat bedoeld zegt te zijn voor het vergroten van de economische dynamiek juist het tegenovergestelde effect heeft.

Een MKBA voor deze reservering kan alleen maar heel negatief uitvallen. De kosten worden namelijk vele jaren eerder gemaakt dan de (onzekere) baten. Daardoor treedt fors discontoverlies op. Dit effect wordt in dit geval nog vergroot doordat uitermate onzeker is op welke termijn dit weggedeelte juridisch überhaupt kan worden gerealiseerd. Zoals wij in de zienswijze op het MER duidelijk hebben gemaakt, zijn de (vanuit Europese regelgeving niet toegestane) effecten ook Natura 2000 zeker nog vele jaren veel te groot om een besluit voor de wegaanleg in dit gedeelte te kunnen nemen.

Samenvattend

Het deel A4-N205 is het enige zinnige onderdeel van dit wegenproject. Maar dit deeltraject hoort eigenlijk helemaal niet thuis in een plan dat bedoeld is om lokale knelpunten in de Bollenstreek op te lossen. Het is een Haarlemmermeerse aangelegenheid en had tegelijk met de aansluiting op de A4 opgepakt moeten worden. Het lijkt er met de haren bijgesleept om een Duinpolderweg rendabel te laten lijken.

Het deel N205-N208 is ongetwijfeld maatschappelijk onrendabel en bovendien onaanvaardbaar wegens de schade aan de natuur- en cultuurhistorische waarden van de Vosse- en Weerlanerpolder (of in geval van variant Midden de Oosteinderpolder).

De noodzaak van een wegreservering N208-N206 is opnieuw niet aangetoond. Vast staat dat ook dit weggedeelte ingrijpende gevolgen heeft voor de landbouw, het landschap en het Natura 2000-gebied. Een wegreservering is een kostbare verliespost dat bovendien de economie verlamt.

De N&M organisaties vinden dat voor de drie deeltrajecten de aanbevelingen van prof. Koopmans moeten worden gevolgd om aparte kosten-baten analyses te maken voor de 3 deeltrajecten. Dan zal blijken dat alleen de opwaardering van de Bennebroekerweg zinvol is. Aangezien daar geen natuurwaarden door worden verstoord is daar ook geen bezwaar tegen.

Met vriendelijke groeten,

Namens de regionale Natuur- en Milieuorganisaties waarin de volgende organisaties samenwerken:

- Vereniging Milieudefensie
- Vereniging Behoud de Polders
- Vereniging Vogelwerkgroep Zuid Kennemerland
- Stichting Duinbehoud
- Stichting Milieu- en Natuurbescherming Kennemerland



De heer [redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]



De heer [redacted]
[redacted]
[redacted] Haarlem
[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-ollenstreek, 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]

Organisatie:

Milieudefensie Haarlem +
4 andere organisaties

Postadres:

[Redacted]

Huisnr.

[Redacted]

Postcode:

[Redacted]

Plaats:

Haarlem

E-mailadres

[Redacted]

Telefoonnummer:

[Redacted]

Datum

17-02-2018

Zienswijze:

Geachte mevrouw, heer,

Bijgaand stuur ik u de zienswijze van 5
Natuur- en Milieuorganisaties op het
Voorlopig Voorkeurs Alternatief. Deze
zienswijze is apart van de zienswijze op het
MER en de MKBA, die ik u gisteren stuurde.

Vriendelijke groet,

[Redacted]

Milieudefensie Haarlem

Bijlage

55614755_3566938_Zienswijze_Voorlopig_Voorkeurs_Alternatief.pdf

Bijlage

[Redacted]

Bijlage

[Redacted]

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLn5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 21:02:00 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55504273.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Gewijzigde Invoer
Kenmerk	55504273
Status	Gereed
Aangemaakt	11-02-2018 12:32:33
Gewijzigd	17-02-2018 21:02:02

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer: 55504273)



Provincie
Noord-Holland

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-ollenstreek, 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

17-02-2018

Zienswijze:

Bezwaar!

Dit voorgenomen besluit gaat in tegen de kaders/uitgangsstandpunten die eisen dat er langs bestaande lijnen gekeken moest worden, en dat de natuur gespaard diende te worden. De gehele Hillegomse bevolking is niet evenredig vertegenwoordigd geweest in de adviesraad, en zwaar ondervertegenwoordigd in de verdeling tussen Noord en Zuid Holland, daarmee is dit geen reëel te noemen advies.

Met het voorgenomen besluit komen er ook weer 2 bruggen extra in de westelijke staandemast route, en dit is enige overdag bevaarbare staandemast route overigens van West Nederland voor de scheepvaart tussen zuidelijk Nederland/Rotterdam en Noordzeekanaal.

Als er een brug over de ringvaart bij komt, dan gaat er hopelijk ook een weg, want anders bij een brugopening ontstaat er een hoeveelheid wachtende auto's en door een paar bruggen achter elkaar kom je van de ene rij in de andere rij, en ontstaat er zo een hele lange rij, wat natuurlijk ook een extra belasting van het milieu geeft omdat

niet iedereen zo verstandig is om de motor steeds uit te zetten, met name in de zomer als de airco ook werkt, op een draaiende motor.

Het kiezen van een van een variant over de Weerlaan in Hillegom geeft de bewoners van de aangrenzende wijk een zeer slecht leefklimaat, deze wijk kon alleen gerealiseerd worden nadat de gemeenteraad Hillegom besloot dat een DPW tracé dan of zo Noordelijk mogelijk of via N207 ging lopen, de Hillegomse stuurgroep deelnemer heeft dus zonder mandaat en steun van gemeenteraad steeds gesproken, dit was mogelijk door de opzet van de groep.

Er is slechts 1 Oost West probleem iedere dag gedurende ongeveer EEN uur en dat is de passage van de Ringvaart thv de N205-N207, als de brug naar de N208 nu eens verdubbeld werd zou er helemaal geen probleem zijn.

Dit kan verergeren als in het voorgestelde tracé ook het enige echte industrieterrein aangetast wordt, en daarbij honderden arbeidsplaatsen uit Hillegom zouden vertrekken, dit geeft dan opnieuw extra verkeersbeweging EN extra milieubelasting, dat zal ook zeker niet meegewogen/meegenomen zijn in MER studies.

Op pagina 27 van de MER Duinpolderweg: staat "In de Omgevingsvisie Hillegom 2030 is duurzaamheid het leidende principe". Deze omgevingsvisie moet nog worden vastgesteld dus hoe kan een stuk zonder status gebruikt zijn bij het maken van deze MER?

Ook door Het Nieuwe Werken is er minder mobiliteit, dus minder noodzaak en ruimte voor groei die nu ook nog kan. In de toekomst bij zelfrijdende auto's is er ook geen noodzaak voor uitbreiding van wegcapaciteit.

Lokale problemen dienen opgelost te worden met lokale maatregelen! De mensen in Hillegom mogen niet extra belast te worden in/met leefomstandigheden die schadelijk zijn voor de gezondheid, het aantal COPD patiënten is al hoger als gemiddeld en daarmee de grens bereikt van wat aanvaardbaar is tov de buien in het aanvaarden van extra overlast.

Ook als er een aquaduct wordt gekozen als oeververbinding, dan ontstaat er nog door de noodzakelijke dijken er omheen een landschapsaantasting die veel groter is als wat men zich kan verbeelden, door het gebrek aan kennis waardoor achteraf er weer veel spijtoptanten ontstaan, en wat door de besluitvormers zou kunnen worden voorkomen door dit aspect wel te benoemen als controlevraag, beseft u wel dat: etc !!

Ook een tunnel geeft, naast zeer hoe onderhoudskosten, weer extra belasting in alle vormen doordat ook de noodzakelijke

tunneltechnische installaties onderhoud nodig hebben wat veel nachtelijke/weekend afsluitingen vragen die weer extra verkeer op de reeds bestaande verbindingen geven, die daarop niet meer rekenen door de komst van de DPW, en dus bezwaar/protest..

De natuur wordt bij welke keuze dan ook, van een tracé wat de ringvaart passeert, zwaar de dupe daar er altijd grote milieu aantastingen zijn door verloren gaan van milieu waardevolle gebieden, en dan kan er wel elders een gebied wat toch al natuurlijk is als vervangend gebied worden aangewezen, per saldo is het vermindering en aantasting, en strijdig met het uitgangspunt cq kader van de zoektocht...

Bijlage

Bijlage

Bijlage

309

Page 1

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 20:38:04 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55614284_3566900_Duinpolderwegzienswijze.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55614284.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55614284
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 20:38:06

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55614284)

Aan Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland
p/a Provincie Noord-Holland
t.a.v. mevrouw R. Luchtenburg
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Hillegom, 16 februari 2018

Betreft: 1030959/zienswijze planstudie Duinpolderweg

Geachte mevrouw Luchtenburg, geachte lezer,

Langs deze weg willen wij gebruik maken van de mogelijkheid tot het indienen van een zienswijze tegen het voorlopig voorkeursalternatief ten aanzien van de Duinpolderweg. Wij zijn onaangenaam verrast door het voorlopig voorkeursalternatief, dat afwijkt van de door de stuurgroep gekozen variant. Het huidige voorlopige voorkeursalternatief komt op 150 meter afstand van onze (eind 2016 opgeleverde) nieuwbouwwoningen te liggen. Wij kunnen ons hier niet in vinden, en voeren daarvoor de volgende argumenten aan:

Het doel van de Duinpolderweg is het vergroten van de bereikbaarheid en leefbaarheid in de Haarlemmermeer, de Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland. Het is daarbij bijzonder dat gekozen wordt de weg door Hillegom te trekken, aangezien Hillegom (via de N207/A4/A44 en de N206) geen problemen heeft met de bereikbaarheid. Binnen het dorp ontstaan deze problemen juist wel wanneer de Duinpolderweg volgens het huidige voorkeursalternatief zou worden aangelegd: dan wordt de noordkant van Hillegom afgesplitst van het dorp. Het wekt de indruk dat bij dit voorkeursalternatief voorbijgegaan is aan (het behoud van) de bestaande dorpskernen, terwijl dat bij andere provinciale wegen wel een belangrijk aandachtspunt lijkt te zijn. Wij kunnen niet begrijpen waarom hiervan in het geval van de Duinpolderweg is afgeweken.

Daarnaast is ons bij de aankoop van onze woningen verteld dat op het terrein tegenover onze woningen op termijn huizen gebouwd zouden worden. Met de aanleg van de Duinpolderweg volgens het voorliggende voorlopig voorkeursalternatief kan de geplande bouw van deze woningen niet doorgaan, en krijgen wij straks een provinciale weg voor onze deur, in plaats van woningen. Ook hiertegen hebben wij bezwaar, zowel gezien het feit dat wij vrezen voor een waardedaling van onze woningen, als het leefklimaat van onze omgeving. De aanleg van de Duinpolderweg volgens het voorliggende plan brengt immers negatieve gevolgen met zich op het gebied van lucht, geluid en gezondheid. Hiervan ondervinden wij, aangezien wij op zeer korte afstand van de aan te leggen weg wonen, behoorlijk hinder. Op geen enkele wijze kunnen wij in de plannen terugvinden hoe wij hiervoor gecompenseerd gaan worden en/of op welke wijze deze problemen ondervangen gaan worden.

Het 'aanzuigeffect' brengt extra verkeer via Hillegom naar de Duinpolderweg. Voor ons levert dit problemen op, omdat onze kinderen de N208 moeten oversteken om naar de basisschool te gaan. Nu gaat dit nog wel, maar op extra verkeersdrukte zitten we uiteraard niet te wachten. Toen wij onze huizen

kochten (eind 2015) was al sprake van de aanleg van de Duinpolderweg. Dat deze zo dichtbij onze woningen zouden komen te liggen, konden wij echter niet vermoeden, aangezien het huidige voorkeursalternatief een combinatie is van 2 eerdere voorstellen.

Daarbij merken wij op dat wij vrezen voor nog meer extra verkeer na aansluiting op de N206, aangezien de mogelijkheid reëel is dat de Pastoorslaan, waaraan onze woningen liggen, als sluiproute gebruikt zal worden.

Wij danken u voor de aan deze brief besteedde aandacht en hopen dat dit schrijven er (mede) toe zal leiden dat gekozen wordt voor een ander voorkeursalternatief, waarbij onze voorkeur uit gaat naar het alternatief 'Midden', waarbij wij voor de onderliggende argumentatie aansluiten bij de zienswijze van de gemeenteraad van Hillegom.

Hoogachtend,

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted] Hillegom

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted] Hillegom

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted] Hillegom

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted] Hillegom

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted] Hillegom

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted] Hillegom

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted] Hillegom

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted] Hillegom

[Handwritten signatures and stamps]

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-ollenstreek, 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	17-02-2018	
Zienswijze:	zie bijlage.	
Bijlage	55614284_3566900_Duinpolderwegzienswijze.pdf	
Bijlage		
Bijlage		

From: "Formdesk Response"
<VGvhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 19:46:20 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55614016_3566870_Zienswijze_Duinpolderweg_160218_GS_Zuid_Holland_van_SSN_Bereikbaarheid_B
ollenstreek_Ja.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55614016.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55614016
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 19:46:21

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55614016)

Aan de Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP Den Haag

Per adres:
Provincie Noord-Holland
t.a.v. Mevrouw R. Luchtenburg
o.v.v. 1030959 / zienswijze planstudie Duinpolderweg
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

De Zilk, 16 februari 2018

Betreft: Voorlopig Voorkeursalternatief project Duinpolderweg

Geacht College,

Stichting 'Spoorvariant Nee, Bereikbaarheid Bollenstreek Ja' is van mening, dat zij haar zienswijze moet geven op het door u voorgestelde Voorlopige Voorkeursalternatief Duinpolderweg.

Onze Stichting heeft deel mogen uitmaken van de Adviescommissie. In dit traject zijn de resultaten uit de MER uitgebreid behandeld en toegelicht. Daarnaast zijn wij in de uitwerkingsfase van nieuwe en bestaande tracés door Royal Haskoning geïnformeerd over de voor- en nadelen en uitvoerbaarheid. Ook heeft LTO veelvuldig inbreng geleverd met betrekking tot landschappelijke structuren, herverkaveling en toekomstige ontwikkelingen binnen de bollensector. We durven wel te zeggen, dat wij door onze dossierkennis, plaatselijke bekendheid en activiteiten in de agrarische sector veel inzicht hebben in het zoekgebied.

Op basis hiervan hebben wij in de Adviescommissie aangegeven, dat naar onze mening de verbinding van de N208 naar de N205 of naar de Nieuwe Bennebroekerweg tussen Hillegom en Bennebroek noordelijker gesitueerd zou moeten worden. Hierdoor kan een duurzamere en robuustere verbinding worden gerealiseerd in de grensstreek Zuid-Kennemerland en de Noordelijke Duin- en Bollenstreek, dan in de Zuid Variant, omdat een eventuele latere doortrekking tussen de N208 en de N206 veel makkelijker uitvoerbaar is en het traject ten aanzien van maatschappelijke kosten/baten beheersbaarder blijft. Het eventueel aanleggen van een aquaduct onder de Ringvaart door, draagt in nog grotere mate bij aan de verbetering van de verkeersstromen en verkeersveiligheid over weg en water in de Duin- en Bollenstreek.

Onze Stichting is en blijft bij het standpunt, dat een doortrekking van de N208 naar de N206 niet noodzakelijk is en wij pleiten voor het behoud van de oorspronkelijke landschappelijke structuren en de bollenteelt in onze streek. Nut en noodzaak zijn voor dit wegvak door de MER en alle eerdere onderzoeken niet aangetoond. Echter, indien dit in de toekomst wel wordt aangetoond, dan moet de nieuw aan te leggen verbinding daar wel de potentie voor hebben.

Wij hebben vernomen, dat buiten de maatregelen van het Voorlopig Voorkeursalternatief, partijen ook andere oplossingen aandragen, zoals het verdubbelen van de Elsbroekerbrug. Onze Stichting is van mening, dat door de uitbreiding van het aantal Oost-West verbindingen, ten zuiden van Lisse en ten noorden van Hillegom, zowel het reguliere verkeer als de seizoensgebonden verkeersdrukke van Keukenhof veel beter gespreid zullen worden over het wegennet.

Het effect van het verdubbelen van de Elsbroekerbrug, ten zuiden van Hillegom, zal naar onze mening minimaal zijn of mogelijk zelfs een averechts effect hebben op de gewenste spreiding en doorstroming. Nut en noodzaak van deze voorgestelde investering zal daarom eerst grondig onderzocht moeten worden.

Ook willen wij nog aangeven, dat tot onze verbazing de integrale aanpak van het Openbaar Vervoer niet in het project Duinpolderweg is opgenomen, terwijl het HOV-project bestuurlijk gekoppeld is aan het Duinpolderwegproject. Het is ons inziens van belang om reeds in deze plan- en ontwerpfase de mogelijkheden te onderzoeken om ook het OV efficiënt gebruik te laten maken van de twee nieuwe oeververbindingen. Immers de groeikernen van de geplande nieuwbouwlocaties 'Parels aan de Ringvaart' (Lisserbroek, Beinsdorp en Zwaanshoek) worden direct nabij deze verbindingen gerealiseerd als zgn. dubbeldorpen van Lisse, Hillegom en Bennebroek, die ook mee profiteren.

Wij hebben namelijk hoge verwachtingen ten aanzien van het doelbereik (reizigers aantallen) en de mogelijkheid om de route en reistijd naar de werkgebieden in Hoofddorp, Schiphol, Aalsmeer, Amsterdam alsmede Leiden en Den Haag te verkorten. Het OV kan mogelijk als volgt gespreid worden over de twee nieuwe oeververbindingen:

- De OV-verbinding vanuit de Zuidelijke Bollenstreek (Noordwijk, Noordwijkerhout, Teylingen, Lisse en Lisserbroek) wordt via de nieuwe verbinding bij Lisse Zuid naar NS station Sassenheim geleid en verder;
- De OV-verbinding vanuit de Noordelijke Bollenstreek (Hillegom, Zuid-Kennemerland en de kernen Beinsdorp en Zwaanshoek) wordt via de nieuwe verbinding ten noorden van Hillegom over de Nieuwe Bennebroekerweg naar NS station Hoofddorp geleid en verder.

Door het aanzienlijk verkorten van de route en reistijd (ten opzichte van de huidige OV trajecten en het thans geplande HOV tracé) zullen reizigers uit de Bollenstreek en de toekomstige Ringvaartparels vanzelfsprekend worden gemotiveerd om gebruik te maken van het OV.

Graag vernemen wij van u of een integrale aanpak tot de mogelijkheden behoort. Mocht u aanvullende vragen hebben, zijn wij uiteraard voor toelichting bereikbaar.

Met vriendelijke groet,

Namens Stichting 'Spoorvariant Nee, Bereikbaarheid Bollenstreek Ja'


Voorzitter

Correspondentieadres  De Zilk



Provincie
Noord-Holland

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = Invoer verplicht

Re

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 Zilk'. 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:

Geacht College,
Stichting 'Spoorvariant Nee, Bereikbaarheid Bollenstreek Ja' is van mening, dat zij haar zienswijze moet geven op het door u voorgestelde Voorlopige Voorkeursalternatief Duinpolderweg. Onze Stichting heeft deel mogen uitmaken van de Adviescommissie. In dit traject zijn de resultaten uit de MER uitgebreid behandeld en toegelicht. Daarnaast zijn wij in de uitwerkingsfase van nieuwe en bestaande tracés door Royal Haskoning geïnformeerd over de voor- en nadelen en uitvoerbaarheid. Ook heeft LTO veelvuldig inbreng geleverd met betrekking tot landschappelijke structuren, herverkaveling en toekomstige ontwikkelingen binnen de bollensector. We durven wel te zeggen, dat wij door onze dossierkennis, plaatselijke bekendheid en activiteiten in de agrarische sector veel inzicht hebben in het zoekgebied.

Op basis hiervan hebben wij in de Adviescommissie aangegeven, dat naar onze mening de verbinding van de N208 naar de N205 of naar de Nieuwe Bennebroekerweg tussen Hillegom en Bennebroek noordelijker gesitueerd zou moeten worden. Hierdoor kan een duurzamere en robuustere verbinding worden gerealiseerd in de grensstreek Zuid-Kennemerland en de Noordelijke Duin- en Bollenstreek, dan in de Zuid Variant, omdat een eventuele latere doortrekking tussen de N208 en de N206 veel makkelijker uitvoerbaar is en het traject ten aanzien van maatschappelijke kosten/baten beheersbaarder blijft. Het eventueel aanleggen van een aquaduct onder de Ringvaart door, draagt in nog grotere mate bij aan de verbetering van de verkeersstromen en verkeersveiligheid over weg en water in de Duin- en Bollenstreek. Onze Stichting is en blijft bij het standpunt, dat een doortrekking van de N208 naar de N206 niet noodzakelijk is en wij pleiten voor het behoud van de oorspronkelijke landschappelijke structuren en de bollenteelt in onze streek. Nut en noodzaak zijn voor dit wegvak door de MER en alle eerdere onderzoeken niet aangetoond. Echter, indien dit in de toekomst wel wordt aangetoond, dan moet de nieuw aan te leggen verbinding daar wel de potentie voor hebben.

Wij hebben vernomen, dat buiten de maatregelen van het Voorlopig Voorkeursalternatief, partijen ook andere oplossingen aandragen, zoals het verdubbelen van de Elsbroekerbrug. Onze Stichting is van mening, dat door de uitbreiding van het aantal Oost-West verbindingen, ten zuiden van Lisse en ten noorden van Hillegom, zowel het reguliere verkeer als de seizoensgebonden verkeersdrukte van Keukenhof veel beter gespreid zullen worden over het wegennet. Het effect van het verdubbelen van de Elsbroekerbrug, ten zuiden van Hillegom, zal naar onze mening minimaal zijn of mogelijk zelfs een averechts effect hebben op de gewenste spreiding en doorstroming. Nut en noodzaak van deze voorgestelde investering zal daarom eerst grondig onderzocht moeten worden.

Ook willen wij nog aangeven, dat tot onze verbazing de integrale aanpak van het Openbaar Vervoer niet in het project Duinpolderweg is opgenomen, terwijl het HOV-project bestuurlijk gekoppeld is aan het Duinpolderwegproject. Het is ons inziens van belang om reeds in deze plan- en ontwerpfase de mogelijkheden te onderzoeken om ook het OV efficiënt gebruik te laten maken van de twee nieuwe oeververbindingen. Immers de groeikernen van de geplande nieuwbouwlocaties 'Parels aan de Ringvaart' (Lisserbroek, Beinsdorp en Zwaanshoek) worden direct nabij deze

verbindingen gerealiseerd als zgn. dubbeldorpen van Lisse, Hillegom en Bennebroek, die ook meeprofiteren. Wij hebben namelijk hoge verwachtingen ten aanzien van het doelbereik (reizigers aantallen) en de mogelijkheid om de route en reistijd naar de werkgebieden in Hoofddorp, Schiphol, Aalsmeer, Amsterdam alsmede Leiden en Den Haag te verkorten. Het OV kan mogelijk als volgt gespreid worden over de twee nieuwe oeververbindingen:

- De OV-verbinding vanuit de Zuidelijke Bollenstreek (Noordwijk, Noordwijkerhout, Teylingen, Lisse en Lissebroek) wordt via de nieuwe verbinding bij Lisse Zuid naar NS station Sassenheim geleid en verder;
- De OV-verbinding vanuit de Noordelijke Bollenstreek (Hillegom, Zuid-Kennemerland en de kernen Beinsdorp en Zwaanshoek) wordt via de nieuwe verbinding ten noorden van Hillegom over de Nieuwe Bennebroekerweg naar NS station Hoofddorp geleid en verder.

Door het aanzienlijk verkorten van de route en reistijd (ten opzichte van de huidige OV trajecten en het thans geplande HOV tracé) zullen reizigers uit de Bollenstreek en de toekomstige Ringvaartparels vanzelfsprekend worden gemotiveerd om gebruik te maken van het OV.

Graag vernemen wij van u of een integrale aanpak tot de mogelijkheden behoort.

Mocht u aanvullende vragen hebben, zijn wij uiteraard voor toelichting bereikbaar.

Met vriendelijke groet,

Namens Stichting 'Spoorvariant Nee, Bereikbaarheid Bollenstreek Ja'

[Redacted]
Voorzitter

Correspondentieadres: [Redacted]

[Redacted] De Zilk

Bijlage

55614016_3566870_Zienschwijze_Duinpolderweg_160218_GS_Zuid_Holland_van_SSN_Bereikb

Bijlage

Bijlage

Page 1

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 19:55:46 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55568517_3566878_Zienswijze_Duinpolderweg_Dick_Boonstra.docx,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55568517.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Gewijzigde invoer
Kenmerk	55568517
Status	Gereed
Aangemaakt	14-02-2018 21:14:59
Gewijzigd	17-02-2018 19:55:47

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer: 55568517)

Hierbij wil ik mijn zienswijze over het voorlopig voorkeursalternatief en de MER aangeven:

Waarom de midden variant wel:

Het voorstel van de projectorganisatie, de variant die zou gaan lopen tussen Hillegom en Bennebroek, is terzijde geschoven. Deze variant (met als basis het alternatief midden) heeft volgens de projectorganisatie lagere kosten, draagt bij aan de leefbaarheid, heeft minder milieueffecten en goede maatschappelijke kosten-baten analyse dan andere alternatieven. Ook de gemeente Hillegom onderschrijft dit en heeft aangegeven op deze variant in te willen gaan zetten. Ik ondersteun de visie hierop van Hillegom. Dit alternatief midden heeft dan ook mijn voorkeur.

Waarom het voorlopig voorkeursalternatief Zuid & NOG 2.0 niet:

In het brief van de gedeputeerde staten en de Nota voorlopig voorkeursalternatief staat dat de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en bollenstreek en de Haarlemmermeer doorslaggevend zijn. Nu is dit niet het geval: de gekozen variant loopt dwars door Hillegom en is tot stand gekomen op basis van het advies van de adviesgroep "Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer".

Wanneer ik het advies van deze groep leest, worden Zwaanshoek, Beinsdorp en Bennebroek veelvuldig genoemd. Met name in kader van de leefbaarheid. De plaatsnaam Hillegom, laat staan de leefbaarheid in Hillegom, wordt niet genoemd. Ik vind dan ook dat dit advies niet had moeten worden overgenomen als voorkeursalternatief.

In deze adviesgroep was de bevolking van Hillegom (die dit tracé het meeste raakt) niet vertegenwoordigd.

In het voorkeursalternatief wordt op de N208 een kruising beoogd met dezelfde afmetingen als de bestaande kruising tussen de N208 en N207 tussen Hillegom en Lisse. Een dergelijke weg met bijbehorende kruising, die Hillegom in tweeën gaat delen, zal per saldo niet bijdragen aan de leefbaarheid maar juist grote verstoringen met zich meebrengen.

Anno 2020 plaats je een dergelijke weg met kruising niet in een dorp, maar er buiten.

De milieu-impact (geluid en luchtverontreiniging) en het gevoel van onveiligheid door wegverkeer zal op een aanzienlijk gedeelte van de bewoners in Hillegom (o.a. in de wijken Trestlong en Vossepolder) onaanvaardbaar groot worden. Zeker als het provinciaal verkeer zich door lokaal verkeer heen gaat vermengen.

Om die reden is het NOG 2.0 tracé ook niet de juiste keuze. Deze resulteert in nog slechtere effecten omdat deze nog dichterbij dichte woonbebouwing is geprojecteerd.

Daardoor zijn de gevolgen groot op milieu-impact, verkeersveiligheid en inpassing in de ruimte.

Doortrekken N208 - N206:

Indien de 'middenvariant' er komt, adviseer ik om in één keer door de zure appel heen te bijten en geen salami techniek toe te passen en de weg in een keer te trekken naar de N206.

De verkeersafwikkeling vanaf de N208 zal anders over lokale wegen en door de lokale kernen verlopen. Het mogelijk niet direct doortrekken van de weg zal veel meer verkeersbewegingen over onder andere de Pastoorsslaan veroorzaken. Hoeveel drukker is niet duidelijk gemaakt in de MER. Het ontbreken van een duidelijke keuze ten aanzien van doortrekking geeft voor de belanghebbenden aan deze tracés rechtsonzekerheid.

Aansluiting op N205:

De huidige aansluiting in de midden, zuid, NOG 2.0 varianten verschillen dusdanig (sommigen zijn Noord-Zuid georiënteerd en anderen Oost-West) dat de verkeerscijfers op de N208 beïnvloed worden en niet met elkaar vergelijkbaar zijn.

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-Hillegomstreek, 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:

Zienswijze Duinpolderweg

Hierbij wil ik mijn zienswijze over het voorlopig voorkeursalternatief en de MER aangeven (tekst ook in bijlage):

Waarom de midden variant wel:

Het voorstel van de projectorganisatie, de variant die zou gaan lopen tussen Hillegom en Bennebroek, is terzijde geschoven. Deze variant (met als basis het alternatief midden) heeft volgens de projectorganisatie lagere kosten, draagt bij aan de leefbaarheid, heeft minder milieueffecten en goede maatschappelijke kosten-baten analyse dan andere alternatieven. Ook de gemeente Hillegom onderschrijft dit en heeft aangegeven op deze variant in te willen gaan zetten. Ik ondersteun de visie hierop van Hillegom. Dit alternatief midden heeft dan ook mijn voorkeur.

Waarom het voorlopig voorkeursalternatief Zuid & NOG 2.0 niet:

In het brief van de gedeputeerde staten en

de Nota voorlopig voorkeursalternatief staat dat de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en bollenstreek en de Haarlemmermeer doorslaggevend zijn. Nu is dit niet het geval: de gekozen variant loopt dwars door Hillegom en is tot stand gekomen op basis van het advies van de adviesgroep "Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer".

Wanneer ik het advies van deze groep leest, worden Zwaanshoek, Beinsdorp en Bennebroek veelvuldig genoemd. Met name in kader van de leefbaarheid. De plaatsnaam Hillegom, laat staan de leefbaarheid in Hillegom, wordt niet genoemd. Ik vind dan ook dat dit advies niet had moeten worden overgenomen als voorkeursalternatief.

In deze adviesgroep was de bevolking van Hillegom (die dit tracé het meeste raakt) niet vertegenwoordigd.

In het voorkeursalternatief wordt op de N208 een kruising beoogd met dezelfde afmetingen als de bestaande kruising tussen de N208 en N207 tussen Hillegom en Lisse. Een dergelijke weg met bijbehorende kruising, die Hillegom in tweeën gaat delen, zal per saldo niet bijdragen aan de leefbaarheid maar juist grote verstoringen met zich meebrengen.

Anno 2020 plaats je een dergelijke weg met kruising niet in een dorp, maar er buiten.

De milieu-impact (geluid en luchtverontreiniging) en het gevoel van onveiligheid door wegverkeer zal op een aanzienlijk gedeelte van de bewoners in Hillegom (o.a. in de wijken Tresslong en Vossepolder) onaanvaardbaar groot worden. Zeker als het provinciaal verkeer zich door lokaal verkeer heen gaat vermengen.

Om die reden is het NOG 2.0 tracé ook niet de juiste keuze. Deze resulteert in nog slechtere effecten omdat deze nog dichterbij dichte woonbebouwing is geprojecteerd.

Daardoor zijn de gevolgen groot op milieu-impact, verkeersveiligheid en inpassing in de ruimte.

Doortrekken N208 - N206:

Indien de 'middenvariant' er komt, adviseer ik om in één keer door de zure appel heen te bijten en geen salami techniek toe te passen en de weg in een keer te trekken naar de N206.

De verkeersafwikkeling vanaf de N208 zal anders over lokale wegen en door de lokale kernen verlopen. Het mogelijk niet direct doortrekken van de weg zal veel meer verkeersbewegingen over onder andere de Pastoorsslaan veroorzaken. Hoeveel drukker is niet duidelijk gemaakt in de MER.

Het ontbreken van een duidelijke keuze ten aanzien van doortrekking geeft voor de belanghebbenden aan deze tracés

rechtsonzekerheid.

Aansluiting op N205:

De huidige aansluiting in de midden, zuid,
NOG 2.0 varianten verschillen dusdanig
(sommigen zijn Noord-Zuid georiënteerd en
anderen Oost-West) dat de verkeerscijfers
op de N208 beïnvloed worden en niet met
elkaar vergelijkbaar zijn.

Bijlage

55568517_3566878_Zienswijze_Duinpolderweg_ [REDACTED].docx

Bijlage

Bijlage

From: "Formdesk Response"
<VGvhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 19:50:22 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55614038_3566875_Zienswijze.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55614038.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55614038
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 19:50:24

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55614038)

1203 off
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] isse

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-vlietstreek, 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:	MB Designed B.V.		
Postadres:		Huisnr.	
Postcode:		Plaats:	Lisse
E-mailadres			
Telefoonnummer:			
Datum	17-02-2018		
Zienswijze:	Duinpolderweg, zie bijlage		
Bijlage	55614038_3566875_Zienswijze.pdf		
Bijlage			
Bijlage			

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLn5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 08:33:53 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55615982_3567048_Zienswijze_De_Zilk_15022018.docx,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55615982.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55615982
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 08:33:55

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door Fam. [REDACTED] (Formdesknummer:
55615982)

Zienswijze op het voorlopig Voorkeursalternatief Duinpolderweg

In deze zienswijze wordt namens bewoners uit De Zilk een zienswijze gegeven op het "voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg"

Als inwoners van De Zilk zijn wij belanghebbenden inzake het dossier Duinpolderweg.

In het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg wordt aangegeven dat de verbinding vanaf de N208 in de toekomst mogelijk wordt doorgetrokken tot aan de N206. In een brief aan bewoners (d.d. 22-12-2017) met kenmerk 1031782/1031786, geeft de Provincie Noord-Holland nogmaals aan dat als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief de 'verbinding' in de toekomst mogelijk wordt doorgetrokken tot aan de N206.

Als inwoners van De Zilk zien wij geen meerwaarde in het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg in relatie tot het oplossen van problemen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid die zich in de regio afspelen.

Op basis van het door u uitgevoerde onderzoek wordt geconcludeerd dat het voorlopige voorkeursalternatief zonder doortrekking van de N208 naar N206 in redelijke mate voldoet aan de bereikbaarheidsdoelstellingen van het project, terwijl de leefbaarheidsdoelstelling ruim wordt gehaald. Verder wordt gesteld dat een doortrekking van de N208 naar de N206 pas (vanuit een regionale bereikbaarheidsoptiek) zinvol is om te realiseren wanneer de economische en demografische groei doorzet. Deze voorgaande stellingname is met grote onzekerheid omgeven, terwijl een doortrekking op lokaal niveau feitelijk gezien negatieve effecten zal opleveren ten aanzien van de leefbaarheid in De Zilk.

Waarom een verbinding tussen de N208 en N206?

Onder worden argumenten aangedragen waarom inwoners van De Zilk tegen het doortrekken van de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg zijn:

- Als bewoners zien we geen nut en noodzaak voor het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206.
 - Een voorkeursalternatief zonder het doortrekken van de N208 naar de N206 kan de (toekomstige) bereikbaarheidsdoelstelling afdoende invullen.
 - Omdat het gaat om een regionale opgave en niet om een enkel knelpunt, zijn Gedeputeerde Staten voor wat betreft het voorlopige voorkeursalternatief uitgekomen op een combinatie van elementen (lees het voorlopige voorkeursalternatief). In de huidige combinatie van elementen zal een 'niet noodzakelijk' deel (het doortrekken N208-N206) voor het invulling geven aan de regionale bereikbaarheidsdoelstelling, echter wel significante lokale problemen introduceren als het gaat om de leefbaarheidsdoelstelling.
 - Daarnaast speelt voor ons een rol dat op basis van de scenario's van het PBL en CPB m.b.t. de economische en demografische groei al te gemakkelijk een 'schijnwerkelijkheid' kan worden gecreëerd.
 - Tot slot is het volstrekt onduidelijk/onzeker of de substantieel hogere kosten die gemoeid zijn met een (niet noodzakelijke) doortrekking van de N208 naar de N206 opwegen tegen de baten.
- Als bewoners zijn wij van mening dat het doortrekken van de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg niet bijdraagt aan het verminderen van de verkeershinder in de leefomgeving. Wij zien de volgende negatieve effecten op ons afkomen:
 - Forse toename verkeersoverlast op de Zilkerduinweg en omliggende woonstraten; de verkeersveiligheid in de kern De Zilk zal aanzienlijk verslechteren door extra verkeersdrukke.
 - Grote inbreuk op de leefbaarheid van omwonenden door extra geluids- en verkeersoverlast
 - Verdere aantasting van het dorpse karakter van De Zilk
 - Toename van fijnstof, dus luchtvervuiling
 - Negatieve gevolgen voor het landschap (doorsnijding), de landbouw en het Natura 2000 gebied Kennemerland

Het voorlopige voorkeursalternatief zorgt voor onduidelijkheid!

In het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg is het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206 opgenomen als een 'stippellijn'. Daarmee interpreteren wij de doortrekking als een niet volwaardig onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg.

Bij bewoners van De Zilk is er grote onduidelijkheid over het (vervolg)proces. Aan de hand van de onderstaande punten wordt dit toegelicht:

- Duidelijkheid over het voorkeursalternatief is ons inziens een voorwaarde om te komen tot een stabiele planuitwerking. Locatie en tracé zouden niet meer ter discussie moeten staan. Een niet volwaardig (of lees noodzakelijk) onderdeel (doortrekking N208-N206) staat met de huidige onderbouwing per definitie ter discussie.
- Voor bewoners van De Zilk is onduidelijk hoe een niet volwaardig onderdeel mogelijk later een plek kan krijgen in het besluitvormingsproces. Kern van besluitvorming zou moeten zijn om te komen tot besluiten van een zodanige kwaliteit qua inhoud en procesgang dat deze maatschappelijk zo breed mogelijk worden gedragen.
- Het feit dat de verbinding geen volwaardig onderdeel uitmaakt van het voorlopige voorkeursalternatief suggereert en versterkt de opvatting van bewoners van De Zilk dat nut en noodzaak onvoldoende aantoonbaar wordt gemaakt.
- Het is onduidelijk welke onverwachte gebeurtenissen / risico's die van invloed zijn op het voorlopige voorkeursalternatief er toe doen besluiten om mogelijk een ruimtelijke reservering te treffen voor het doortrekken van de N208 naar de N206 als (niet volwaardig) onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg
- Een mogelijke ruimtelijke reservering zorgt in economische en milieutechnische zin voor grote onzekerheid bij direct omwonenden.

Advies

Tot slot willen wij u er op wijzen dat naast de beoordelingscriteria om te komen tot een beoordeling van de alternatieven (zoals vervat in de MER), ook draagvlak een belangrijk criterium is. Vanuit bewoners De Zilk is er geen draagvlak voor het doortrekken van de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg.

Bewoners uit De Zilk adviseren beide Provincies dan ook om op basis van onderliggende inspraakreactie het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206 te schrappen uit het voorkeursalternatief.

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-ollenstreek, 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:	Fam.	
Organisatie:		
Postadres:		Huisnr.
Postcode:		Plaats: De Zilk
E-mailadres		
Telefoonnummer:		
Datum	18-02-2018	
Zienswijze:	Zie bijlage	
Bijlage	55615982_3567048_Zienswijze_De_Zilk_15022018.docx	
Bijlage		
Bijlage		

From: "Formdesk Response"
<VGVBV9QT08ub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 09:45:30 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55616184.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55616184
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 09:45:32

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer: 55616184)

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-Vlieland, 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:

De Zilk

E-mailadres

Telefoonnummer:

Datum

18-02-2018

Zienswijze:

**Zienswijze op het voorlopig
Voorkeursalternatief Duinpolderweg**

In deze zienswijze wordt namens bewoners uit De Zilk een zienswijze gegeven op het "voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg"

Als inwoners van De Zilk zijn wij belanghebbenden inzake het dossier Duinpolderweg.

In het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg wordt aangegeven dat de verbinding vanaf de N208 in de toekomst mogelijk wordt doorgetrokken tot aan de N206. In een brief aan bewoners (d.d. 22-12-2017) met kenmerk 1031782/1031786, geeft de Provincie Noord-Holland nogmaals aan dat als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief de 'verbinding' in de toekomst mogelijk wordt doorgetrokken tot aan de N206.

Als inwoners van De Zilk zien wij geen meerwaarde in het doortrekken van de

verbinding vanaf de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg in relatie tot het oplossen van problemen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid die zich in de regio afspelen.

Op basis van het door u uitgevoerde onderzoek wordt geconcludeerd dat het voorlopige voorkeursalternatief zonder doortrekking van de N208 naar N206 in redelijke mate voldoet aan de bereikbaarheidsdoelstellingen van het project, terwijl de leefbaarheidsdoelstelling ruim wordt gehaald. Verder wordt gesteld dat een doortrekking van de N208 naar de N206 pas (vanuit een regionale bereikbaarheidsoptiek) zinvol is om te realiseren wanneer de economische en demografische groei doorzet. Deze voorgaande stellingname is met grote onzekerheid omgeven, terwijl een doortrekking op lokaal niveau feitelijk gezien negatieve effecten zal opleveren ten aanzien van de leefbaarheid in De Zilk.

Waarom een verbinding tussen de N208 en N206?

Onder worden argumenten aangedragen waarom inwoners van De Zilk tegen het doortrekken van de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg zijn:

- Als bewoners zien we geen nut en noodzaak voor het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206.

- o Een voorkeursalternatief zonder het doortrekken van de N208 naar de N206 kan de (toekomstige) bereikbaarheidsdoelstelling afdoende invullen.

- o Omdat het gaat om een regionale opgave en niet om een enkel knelpunt, zijn Gedeputeerde Staten voor wat betreft het voorlopige voorkeursalternatief uitgekomen op een combinatie van elementen (lees het voorlopige voorkeursalternatief). In de huidige combinatie van elementen zal een 'niet noodzakelijk' deel (het doortrekken N208-N206) voor het invulling geven aan de regionale bereikbaarheidsdoelstelling, echter wel significante lokale problemen introduceren als het gaat om de leefbaarheidsdoelstelling.

- o Daarnaast speelt voor ons een rol dat op basis van de scenario's van het PBL en CPB m.b.t. de economische en demografische groei al te gemakkelijk een 'schijnwerkelijkheid' kan worden gecreëerd.

- o Tot slot is het volstrekt onduidelijk/onzeker of de substantieel

hogere kosten die gemoeid zijn met een (niet noodzakelijke) doortrekking van de N208 naar de N206 opwegen tegen de baten.

• Als bewoners zijn wij van mening dat het doortrekken van de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg niet bijdraagt aan het verminderen van de verkeershinder in de leefomgeving. Wij zien de volgende negatieve effecten op ons afkomen:

o Forse toename verkeersoverlast op de Zilkerduinweg en omliggende woonstraten; de verkeersveiligheid in de kern De Zilk zal aanzienlijk verslechteren door extra verkeersdrukke.

o Grote inbreuk op de leefbaarheid van omwonenden door extra geluids- en verkeersoverlast

o Verdere aantasting van het dorpse karakter van De Zilk

o Toename van fijnstof, dus luchtvervuiling

o Negatieve gevolgen voor het landschap (doorsnijding), de landbouw en het Natura 2000 gebied Kennemerland

Het voorlopige voorkeursalternatief zorgt voor onduidelijkheid!

In het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg is het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206 opgenomen als een 'stippellijn'. Daarmee interpreteren wij de doortrekking als een niet volwaardig onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg.

Bij bewoners van De Zilk is er grote onduidelijkheid over het (vervolg)proces. Aan de hand van de onderstaande punten wordt dit toegelicht:

• Duidelijkheid over het voorkeursalternatief is ons inziens een voorwaarde om te komen tot een stabiele planuitwerking. Locatie en tracé zouden niet meer ter discussie moeten staan. Een niet volwaardig (of lees noodzakelijk) onderdeel (doortrekking N208-N206) staat met de huidige onderbouwing per definitie ter discussie.

• Voor bewoners van De Zilk is onduidelijk hoe een niet volwaardig onderdeel mogelijk later een plek kan krijgen in het besluitvormingsproces. Kern van besluitvorming zou moeten zijn om te komen tot besluiten van een zodanige kwaliteit qua inhoud en procesgang dat deze maatschappelijk zo breed mogelijk

worden gedragen.

- Het feit dat de verbinding geen volwaardig onderdeel uitmaakt van het voorlopige voorkeursalternatief suggereert en versterkt de opvatting van bewoners van De Zilk dat nut en noodzaak onvoldoende aantoonbaar wordt gemaakt.

- Het is onduidelijk welke onverwachte gebeurtenissen / risico's die van invloed zijn op het voorlopige voorkeursalternatief er toe doen besluiten om mogelijk een ruimtelijke reservering te treffen voor het doortrekken van de N208 naar de N206 als (niet volwaardig) onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg

- Een mogelijke ruimtelijke reservering zorgt in economische en milieutechnische zin voor grote onzekerheid bij direct omwonenden.

Advies

Tot slot willen wij u er op wijzen dat naast de beoordelingscriteria om te komen tot een beoordeling van de alternatieven (zoals vervat in de MER), ook draagvlak een belangrijk criterium is. Vanuit bewoners De Zilk is er geen draagvlak voor het doortrekken van de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg.

Bewoners uit De Zilk adviseren beide Provincies dan ook om op basis van onderliggende inspraakreactie het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206 te schrappen uit het voorkeursalternatief.

Bijlage

Bijlage

Bijlage

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 09:43:51 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55616176.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55616176
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 09:43:54

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer: 55616176)

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-Pollenstreek, ook bekend als Duinpolderweg.

U wijst 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: De Zilk

E-mailadres

Telefoonnummer:

Datum

18-02-2018

Zienswijze:

Zienswijze op het voorlopig
Voorkeursalternatief Duinpolderweg

In deze zienswijze wordt namens bewoners uit De Zilk een zienswijze gegeven op het "voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg"

Als inwoners van De Zilk zijn wij belanghebbenden inzake het dossier Duinpolderweg.

In het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg wordt aangegeven dat de verbinding vanaf de N208 in de toekomst mogelijk wordt doorgetrokken tot aan de N206. In een brief aan bewoners (d.d. 22-12-2017) met kenmerk 1031782/1031786, geeft de Provincie Noord-Holland nogmaals aan dat als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief de 'verbinding' in de toekomst mogelijk wordt doorgetrokken tot aan de N206.

Als inwoners van De Zilk zien wij geen meerwaarde in het doortrekken van de

verbinding vanaf de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg in relatie tot het oplossen van problemen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid die zich in de regio afspelen.

Op basis van het door u uitgevoerde onderzoek wordt geconcludeerd dat het voorlopige voorkeursalternatief zonder doortrekking van de N208 naar N206 in redelijke mate voldoet aan de bereikbaarheidsdoelstellingen van het project, terwijl de leefbaarheidsdoelstelling ruim wordt gehaald. Verder wordt gesteld dat een doortrekking van de N208 naar de N206 pas (vanuit een regionale bereikbaarheidsoptiek) zinvol is om te realiseren wanneer de economische en demografische groei doorzet. Deze voorgaande stellingname is met grote onzekerheid omgeven, terwijl een doortrekking op lokaal niveau feitelijk gezien negatieve effecten zal opleveren ten aanzien van de leefbaarheid in De Zilk.

Waarom een verbinding tussen de N208 en N206?

Onder worden argumenten aangedragen waarom inwoners van De Zilk tegen het doortrekken van de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg zijn:

- Als bewoners zien we geen nut en noodzaak voor het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206.

- o Een voorkeursalternatief zonder het doortrekken van de N208 naar de N206 kan de (toekomstige) bereikbaarheidsdoelstelling afdoende invullen.

- o Omdat het gaat om een regionale opgave en niet om een enkel knelpunt, zijn Gedeputeerde Staten voor wat betreft het voorlopige voorkeursalternatief uitgekomen op een combinatie van elementen (lees het voorlopige voorkeursalternatief). In de huidige combinatie van elementen zal een 'niet noodzakelijk' deel (het doortrekken N208-N206) voor het invulling geven aan de regionale bereikbaarheidsdoelstelling, echter wel significante lokale problemen introduceren als het gaat om de leefbaarheidsdoelstelling.

- o Daarnaast speelt voor ons een rol dat op basis van de scenario's van het PBL en CPB m.b.t. de economische en demografische groei al te gemakkelijk een 'schijnwerkelijkheid' kan worden gecreëerd.

- o Tot slot is het volstrekt onduidelijk/onzeker of de substantieel

hogere kosten die gemoeid zijn met een (niet noodzakelijke) doortrekking van de N208 naar de N206 opwegen tegen de baten.

• Als bewoners zijn wij van mening dat het doortrekken van de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg niet bijdraagt aan het verminderen van de verkeershinder in de leefomgeving. Wij zien de volgende negatieve effecten op ons afkomen:

o Forse toename verkeersoverlast op de Zilkerduinweg en omliggende woonstraten; de verkeersveiligheid in de kern De Zilk zal aanzienlijk verslechteren door extra verkeersdrukte.

o Grote inbreuk op de leefbaarheid van omwonenden door extra geluids- en verkeersoverlast

o Verdere aantasting van het dorpse karakter van De Zilk

o Toename van fijnstof, dus luchtvervuiling

o Negatieve gevolgen voor het landschap (doorsnijding), de landbouw en het Natura 2000 gebied Kennemerland

Het voorlopige voorkeursalternatief zorgt voor onduidelijkheid!

In het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg is het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206 opgenomen als een 'stippellijn'. Daarmee interpreteren wij de doortrekking als een niet volwaardig onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg.

Bij bewoners van De Zilk is er grote onduidelijkheid over het (vervolg)proces. Aan de hand van de onderstaande punten wordt dit toegelicht:

• Duidelijkheid over het voorkeursalternatief is ons inziens een voorwaarde om te komen tot een stabiele planuitwerking. Locatie en tracé zouden niet meer ter discussie moeten staan. Een niet volwaardig (of lees noodzakelijk) onderdeel (doortrekking N208-N206) staat met de huidige onderbouwing per definitie ter discussie.

• Voor bewoners van De Zilk is onduidelijk hoe een niet volwaardig onderdeel mogelijk later een plek kan krijgen in het besluitvormingsproces. Kern van besluitvorming zou moeten zijn om te komen tot besluiten van een zodanige kwaliteit qua inhoud en procesgang dat deze maatschappelijk zo breed mogelijk

worden gedragen.

- Het feit dat de verbinding geen volwaardig onderdeel uitmaakt van het voorlopige voorkeursalternatief suggereert en versterkt de opvatting van bewoners van De Zilk dat nut en noodzaak onvoldoende aantoonbaar wordt gemaakt.

- Het is onduidelijk welke onverwachte gebeurtenissen / risico's die van invloed zijn op het voorlopige voorkeursalternatief er toe doen besluiten om mogelijk een ruimtelijke reservering te treffen voor het doortrekken van de N208 naar de N206 als (niet volwaardig) onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg

- Een mogelijke ruimtelijke reservering zorgt in economische en milieutechnische zin voor grote onzekerheid bij direct omwonenden.

Advies

Tot slot willen wij u er op wijzen dat naast de beoordelingscriteria om te komen tot een beoordeling van de alternatieven (zoals vervat in de MER), ook draagvlak een belangrijk criterium is. Vanuit bewoners De Zilk is er geen draagvlak voor het doortrekken van de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg.

Bewoners uit De Zilk adviseren beide Provincies dan ook om op basis van onderliggende inspraakreactie het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206 te schrappen uit het voorkeursalternatief.

Bijlage

Bijlage

Bijlage

Page 1

From: "Formdesk Response"
<VGvhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 09:00:20 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55616037.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55616037
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 09:00:18

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55616037)



Provincie
Noord-Holland

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-ollenstreek, 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:

Beste Mevrouw/Meneer,

Ik ben eigenaar van het perceelnummer 1994, sectie E gelegen aan de Middenweg 1 te Lisse.

Dit perceel heeft GEEN eigen postadres. Op dit perceel van 2 hectare heb ik al tientallen jaren een bloemenkwekerij. Zoals de tekening aangeeft zal de nieuwe randweg van Lisse naar de A44 vlak langs mijn kwekerij lopen.

Ik vind dit geen logische aansluiting omdat het meeste verkeer van en naar richting Amsterdam, dus de A4, moet.

De A44 is een zeer drukke weg tijdens de spitsen en zie hier bijna dagelijks incidenten op het stuk weg tussen Abbenes en Oegstgeest, een extra aansluiting zal naar mijn inziens alleen nog maar voor meer problemen zorgen als niet eerst de A44 grootscheeps wordt aangepakt.

Ook denk ik dat veel verkeer bij een incident op de A44 (Kaagbrug) juist Lisse instroomt om te proberen om via de N208 richting Sassenheim zijn weg te vervolgen

met alle overlast van dien.

Een logischere verbinding lijkt mij een weg richting de A4 waar uiteindelijk het meeste verkeer van en naar toe moet.

Deze weg kan volgens mij aangelegd worden door de Rooversbroekdijk langs de Randmeerstraat via een brug over de Ringvaart aan te laten sluiten op de Turfspoor in Lisserbroek.

Doordat Lisserbroek de komende jaren 3 keer zo groot zal gaan worden zal Lisserbroek in de toekomst ook voordeel van deze weg hebben.

Met vriendelijke groet,



Bijlage

Bijlage

Bijlage

3.8g

From: "Formdesk Response"
<VGvhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 08:50:18 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55616012.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55616012
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 08:50:12

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55616012)

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-ollenstreek, 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:

De Zilk

E-mailadres

Telefoonnummer:

Datum

18-02-2018

Zienswijze:

Zienswijze op het voorlopig
Voorkeursalternatief Duinpolderweg

In deze zienswijze wordt namens bewoners uit De Zilk een zienswijze gegeven op het "voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg"

Als inwoners van De Zilk zijn wij belanghebbenden inzake het dossier Duinpolderweg.

In het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg wordt aangegeven dat de verbinding vanaf de N208 in de toekomst mogelijk wordt doorgetrokken tot aan de N206. In een brief aan bewoners (d.d. 22-12-2017) met kenmerk 1031782/1031786, geeft de Provincie Noord-Holland nogmaals aan dat als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief de 'verbinding' in de toekomst mogelijk wordt doorgetrokken tot aan de N206.

Als inwoners van De Zilk zien wij geen meerwaarde in het doortrekken van de

verbinding vanaf de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg in relatie tot het oplossen van problemen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid die zich in de regio afspelen.

Op basis van het door u uitgevoerde onderzoek wordt geconcludeerd dat het voorlopige voorkeursalternatief zonder doortrekking van de N208 naar N206 in redelijke mate voldoet aan de bereikbaarheidsdoelstellingen van het project, terwijl de leefbaarheidsdoelstelling ruim wordt gehaald. Verder wordt gesteld dat een doortrekking van de N208 naar de N206 pas (vanuit een regionale bereikbaarheidsoptiek) zinvol is om te realiseren wanneer de economische en demografische groei doorzet. Deze voorgaande stellingname is met grote onzekerheid omgeven, terwijl een doortrekking op lokaal niveau feitelijk gezien negatieve effecten zal opleveren ten aanzien van de leefbaarheid in De Zilk.

Waarom een verbinding tussen de N208 en N206?

Onder worden argumenten aangedragen waarom inwoners van De Zilk tegen het doortrekken van de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg zijn:

- Als bewoners zien we geen nut en noodzaak voor het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206.
- o Een voorkeursalternatief zonder het doortrekken van de N208 naar de N206 kan de (toekomstige) bereikbaarheidsdoelstelling afdoende invullen.
- o Omdat het gaat om een regionale opgave en niet om een enkel knelpunt, zijn Gedeputeerde Staten voor wat betreft het voorlopige voorkeursalternatief uitgekomen op een combinatie van elementen (lees het voorlopige voorkeursalternatief). In de huidige combinatie van elementen zal een 'niet noodzakelijk' deel (het doortrekken N208-N206) voor het invulling geven aan de regionale bereikbaarheidsdoelstelling, echter wel significante lokale problemen introduceren als het gaat om de leefbaarheidsdoelstelling.
- o Daarnaast speelt voor ons een rol dat op basis van de scenario's van het PBL en CPB m.b.t. de economische en demografische groei al te gemakkelijk een 'schijnwerkelijkheid' kan worden gecreëerd.
- o Tot slot is het volstrekt onduidelijk/onzeker of de substantieel hogere kosten die gemoeid zijn met een (niet noodzakelijke) doortrekking van de N208 naar de N206 opwegen tegen de baten.
- Als bewoners zijn wij van mening dat het doortrekken van de N208 naar de N206 als

onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg niet bijdraagt aan het verminderen van de verkeershinder in de leefomgeving. Wij zien de volgende negatieve effecten op ons afkomen:

- o Forse toename verkeersoverlast op de Zilkerduinweg en omliggende woonstraten; de verkeersveiligheid in de kern De Zilk zal aanzienlijk verslechteren door extra verkeersdrukke.
- o Grote inbreuk op de leefbaarheid van omwonenden door extra geluids- en verkeersoverlast
- o Verdere aantasting van het dorpse karakter van De Zilk
- o Toename van fijnstof, dus luchtvervuiling
- o Negatieve gevolgen voor het landschap (doorsnijding), de landbouw en het Natura 2000 gebied Kennemerland

Het voorlopige voorkeursalternatief zorgt voor onduidelijkheid!

In het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg is het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206 opgenomen als een 'stippellijn'. Daarmee interpreteren wij de doortrekking als een niet volwaardig onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg.

Bij bewoners van De Zilk is er grote onduidelijkheid over het (vervolg)proces. Aan de hand van de onderstaande punten wordt dit toegelicht:

- Duidelijkheid over het voorkeursalternatief is ons inziens een voorwaarde om te komen tot een stabiele planuitwerking. Locatie en tracé zouden niet meer ter discussie moeten staan. Een niet volwaardig (of lees noodzakelijk) onderdeel (doortrekking N208-N206) staat met de huidige onderbouwing per definitie ter discussie.
- Voor bewoners van De Zilk is onduidelijk hoe een niet volwaardig onderdeel mogelijk later een plek kan krijgen in het besluitvormingsproces. Kern van besluitvorming zou moeten zijn om te komen tot besluiten van een zodanige kwaliteit qua inhoud en procesgang dat deze maatschappelijk zo breed mogelijk worden gedragen.
- Het feit dat de verbinding geen volwaardig onderdeel uitmaakt van het voorlopige voorkeursalternatief suggereert en versterkt de opvatting van bewoners van De Zilk dat nut en noodzaak onvoldoende aantoonbaar wordt gemaakt.
- Het is onduidelijk welke onverwachte gebeurtenissen / risico's die van invloed zijn op het voorlopige voorkeursalternatief er toe doen besluiten om mogelijk een ruimtelijke reservering te treffen voor het doortrekken van de N208 naar de N206 als

(niet volwaardig) onderdeel van het
voorlopige voorkeursalternatief
Duinpolderweg

- Een mogelijke ruimtelijke reservering zorgt in economische en milieutechnische zin voor grote onzekerheid bij direct omwonenden.

Advies

Tot slot willen wij u er op wijzen dat naast de beoordelingscriteria om te komen tot een beoordeling van de alternatieven (zoals vervat in de MER), ook draagvlak een belangrijk criterium is. Vanuit bewoners De Zilk is er geen draagvlak voor het doortrekken van de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg. Bewoners uit De Zilk adviseren beide Provincies dan ook om op basis van onderliggende inspraakreactie het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206 te schrappen uit het voorkeursalternatief.

Bijlage

Bijlage

Bijlage

From: "Formdesk Response"
<VGVBV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 09:29:37 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55616129.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55616129
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 09:29:38

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55616129)

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-ollenstreek, ook bekend als Duinpolderweg.

U zij 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:	De Zijk
E-mailadres			
Telefoonnummer:			
Datum	18-02-2018		
Zienswijze:	Zienswijze gemeenteraad Hillegom		
Bijlage			
lage			
Bijlage			

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 23:59:52 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55615065.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55615065
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 23:59:54

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55615065)

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-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:

hillegom

E-mailadres

Telefoonnummer:

Datum

17-02-2018

Zienswijze:

Beste heer/mevrouw,
Bij deze wil ik graag mijn zienswijze betref-
het voorlopig voorkeursalternatief
duinpolderweg indienen.
Dat de bereikbaarheid van de door u
genoemde regio's goed is en blijft mag
duidelijk zijn. Ik denk alleen dat de
verkeersproblemen in de bollenstreek niet
zo groot zijn. Nabij de dorpskernen en in de
bloeiperiode van de bollenvelden wil het
wel eens druk zijn. Voor de rest staat het
eigenlijk nooit stil en wordt het niet als
druk ervaren. Om daar nu een bijzonder
mooi stukje van deze streek voor te slopen
,om er een snelweg overheen te
leggen. Laten we eens wat zuiniger op onze
woon werk en leefomgeving zijn, (niet alleen
in de bollenstreek trouwens) De bollen
gronden in de bollenstreek zijn uniek in de
wereld voor het kweken van bollen en
aanverwante gewassen. Laten we niet
constant een stukje hier en een stukje
daar eraf snoepen. Voor je het weet heb je
geen bollenstreek meer. Het spookbeeld
van een grote bollenstad ala mexicocity
of Calcutta doemt al snel op. In de

skigebieden leggen ze tenslotte toch ook geen snelweg over de piste heen. Maar er zijn ook mogelijkheden om beide te hebben en de bollenstreek intact te laten en toch een goede snelweg waar verders niemand last van heeft. en dat is vanuit de Haarlemmermeer met een ondergrondse tunnel naar de 206 ,met een aftakking in Hillegom naar boven. `Dit zou toch een pracht Project wezen. En een snelweg en een mooie bollenstreek . Het is misschien wel iets duurder maar daar zullen onze kinderen en kleinkinderen dankbaar voor zijn .

M.v.g

Bijlage

Bijlage

Bijlage

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLn5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 23:32:55 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55614999.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55614999
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 23:32:56

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer: 55614999)

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-ollenstreek, 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:

Ik volg de ontwikkelingen al jaren. Niet specifiek omtrent de Duinpolderweg maar ook ivm de al lange discussie over een tweede brug over de ringvaart in Lisse. Het leek mij altijd al de meest logische route om deze brug in het verlengde van de 2e Poellaan aan te leggen en dan een randweg te maken om de nieuwbouw van Lisserbroek richting N207 + de aansluiting op de A44.

Ik was wel verbaasd dat het nu gecombineerd werd met de Duinpolderweg maar de weg op zich verbaasd mij dus niet.

Ik beperk mijn zienswijze tot dit zuidelijke deel van de plannen.

Ik begrijp dus wel dat deze ontsluiting er moet komen alleen begrijp ik nu de gekozen route niet. Komende vanaf de N208 maakt de 2e Poellaan nu al een hele vreemde en gevaarlijk slinger direct na de brug over de rijnsloot.

Bij de nieuwe plannen gaat de weg dan ook nog met een slinger om het tuincentrum

Mooij heen om vervolgens bij een rotonde in het verlengde van de Ruishornlaan te komen. Volgens mij bevordert dit alles de doorstroming en de verkeersveiligheid niet.

Logischer zou het volgens mij zijn om de 2e Poellaan rechtdoor te trekken en dan een rotonde te maken waarbij achter het tuincentrum langs een aansluiting komt op de Ruishornlaan.

Verder valt op dat de route nu een ruime bocht naar het zuiden maakt waardoor vele stukken grond en bedrijven doorsneden worden. Ik ken natuurlijk de achterliggende redenen hiervoor niet maar het komt bij mij niet logisch over omdat er nu heel veel eigenaren een groot probleem krijgen en ernstig gedupeerd worden.

Het enige logische argument dat ik hiervoor kan bedenken is dat het inderdaad een "randweg" wordt waarbij al ruimte wordt gereserveerd voor toekomstige uitbreiding van de gemeente Lisse, zoals al wordt aangegeven in de ruimtelijke planning van de provincie Zuid Holland.

Op zich vind ik dat geen probleem en is het ook weer heel logisch en begrijpelijk, maar spreek dat dan ook uit !

Dan begrijpen de eigenaren die het betreft de route beter en is de acceptatie waarschijnlijk ook groter.

De enige kant dat Lisse nog kan uitbreiden is naar deze Rooversbroekpolder. De kassenbouwbestemming is al losgelaten en het is geen bollengrond. Het is allemaal zo duidelijk als wat !

Ik voel mij nu niet eerlijk behandeld. Er worden naar mijn idee spelletjes gespeeld en daar ben ik fel op tegen. Ik wil dat er eerlijk tegen mij gedaan wordt en serieus: een gemeente Lisse die nu nog steeds bij hoog en bij laag bezweert dat er geen plannen zijn met de Rooversbroekpolder, komt bij mij absoluut niet eerlijk over.

Waar komt mijn zienswijze dus op neer: Ik begrijp dat die weg er moet komen en daar heb ik best begrip voor.

Als er geen verdere plannen met de polder zijn begrijp ik de route niet omdat die teveel eigenaren ernstig benadeeld.

Als die plannen er wel zijn begrijp ik de route wel maar heb ik ernstige bezwaren tegen de manier waarop sommige overheden met hun burgers omgaan. Ik heb sterk de indruk dat er spelletjes gespeeld worden en daar krijg ik echt vlekken van in mijn nek !

M.vr.gr.



Bijlage

--

Bijlage

--

Bijlage

--

From: "Formdesk Response"
<VGVBV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 08:32:59 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55615981.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55615981
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 08:33:01

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED]
(Formdesknummer: 55615981)

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-vollenstreek, 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:

Zwaanshoek

E-mailadres

Telefoonnummer:

Datum

18-02-2018

Zienswijze:

Zwaanshoek is een parel aan de ringvaart en een veel besproken onderwerp met betrekking tot de Duinpolderweg. De vraag die mij al lange tijd bezig houdt is of dit mooie dorp daadwerkelijk een parel blijft of een dorp wordt met vlak daarnaast een drukke doorgaande weg? Omdat deze vraag mij al veel te lang bezig houdt, zou het fijn zijn als er daadwerkelijk een beslissing genomen gaat worden (sluit de tracés die geen kans meer maken dan ook zo spoedig mogelijk definitief uit zodat de mensen die hierbij in de buurt wonen ook verder kunnen met het maken van plannen voor de toekomst).

Bijlage

Bijlage

Bijlage

From: "Formdesk Response"
<VGVBV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 23:21:01 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55516157.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Gewijzigde Invoer
Kenmerk	55516157
Status	Gereed
Aangemaakt	12-02-2018 10:04:30
Gewijzigd	17-02-2018 23:21:03

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
 Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] en [REDACTED]
 (Formdesknummer: 55516157)



Provincie
Noord-Holland

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-ollenstreek, 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:

LS

Naar onze mening is de gekozen 'voorkeurs' route volslagen onlogisch en zeer (eenzijdig) schadelijk op vele gebieden voor Hillegom.

Wij willen voor het overgrote deel van onze bezwaren verwijzen naar de zienswijze van de gemeente Hillegom welke inmiddels in uw bezit zal zijn.

Wij willen ook verwijzen naar de zienswijze van de familie van Diemen, Noorder Leidsevaart.

Volgens onze zienswijze is ook de verdere ontsluiting N206 - N208 een totale miskleun omdat deze sowieso misbruik maakt van de Weerlaan en dan verder gerouteerd is, volgens Mw. Post gaat het daar om 'wanneer' en niet om 'of', over bloembollenbedrijven, w.o. historische zoals 'de Koninklijke van Zanten' en bloembollenland iets wat volgens overeenkomsten volstrekt verboden is zonder compensatie.

Deze hele voorgestelde 'route zuid' dwars door/langs woonwijken die opgescheept

worden met allerlei vormen van luchtverontreiniging en (fijn)stof - iets wat hoog op de milieu-agenda staat toch, over industrieterreinen en door een kort geleden hersteld natuurgebied op het grondgebied van Hillegom en dat ook nog eens zonder redelijk overleg mét vertegenwoordigers ván Hillegom zoals ook blijkt uit de samenstelling van de diverse 'commissies' en 'adviesgroepen'!

Er wordt zelfs regelmatig uitgesproken dat Hillegom het vuil-/ofvalputje is van vele groeperingen die van alles willen als het maar niet 'in hun achtertuin' is. Deze mening wordt zelfs uitgedragen door mensen uit de Bloemendaalse politiek die de 'vuilstort' op Hillegoms terrein zeer ongepast vinden.

Het door Hillegom voorgestelde traject via de Oosteinderpolder of daaromtrent, is over het geheel veel logischer, geeft aanzienlijk minder schade op vele fronten en lost bovendien vele problemen op.

Deze route heeft ook de voorkeur ván en is op advies van Holland Rijnland, een gerespecteerde en gewetensvolle organisatie !!

Conclusie: wij zijn grotendeels tegen het 'voorlopig voorkeursalternatief

Duinpolderweg' en wel om redenen zoals hierboven omschreven en aansluitend op de zienswijze van, in ieder geval, de gemeente Hillegom en andere redelijke zienswijzen.

Bijlage

Bijlage

Bijlage

From: "Formdesk Response"
<VGVBv9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 13:52:14 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: 55620035_3567309_Duinpolderweg_zuid_zienswijze_dorpsraad_Abbenes_16-2-2018.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55620035.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55620035
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 13:52:16

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door van [REDACTED] (Formdesknummer:
55620035)

St. Dorpsraad Abbenes
p/a Hoofdweg 1641
2157 PB Abbenes

Abbenes, 16 februari 2018

Provincie Noord Holland
t.a.v. mevrouw R. Luchtenberg
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Betreft: 1030959 / zienswijze planstudie Duinpolderweg

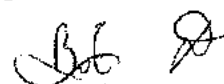
Zeer geachte Statenleden,

De dorpsraad van Abbenes dient hierbij een zienswijze in met betrekking tot het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg en dan met name het zuidelijk tracé van de Duinpolderweg.

Het dorp Abbenes bevindt zich circa 1 kilometer vanaf het geplande zuidelijk deel van de Duinpolderweg en aan de oostzijde op enkele honderden meters vanaf de A44.

Wij begrijpen ook de verkeersproblematiek van Lisse, maar zijn van mening dat Abbenes niet de dupe mag worden van een regionaal verkeersprobleem. Indien dit zuidelijke deel van het voorkeurstraject van de Duinpolderweg wordt uitgevoerd, zal in een later stadium daar ook nog het verkeer uit Lisserbroek (ontwikkeling Lisserbroek 2040) op aangesloten worden. Dit zal een zodanig verkeersknooppunt gaan worden dat rekening houdend met de piekberging aan de zuidzijde, uitbreiding richting Abbenes vorm gegeven zal gaan worden en zodoende ook op slechts enkele honderden meters van Abbenes komt te liggen. De toekomstige ontsluiting van Lisserbroek 2040 in aanmerking nemende wordt Abbenes geheel ingesloten door verkeerswegen. Dit levert nog meer overlast en geluidshinder op voor de inwoners van Abbenes, die nu al te kampen hebben met de A44 en de treinverbinding Amsterdam-Leiden op 200 meter afstand, alsook de aanvliegroute van de Kaagbaan.

Dit knooppunt waar de verkeersstroom Lisse/Lisserbroek samenkomt, zal ook desastreuze gevolgen hebben voor het nog weinige resterende karakteristieke agrarische gebied in de Haarlemmermeer. Of en welk percentage de (toekomstige) inwoners uit Lisserbroek van de oeververbinding over de Ringvaart gebruik zullen willen maken, is niet onderzocht. De nieuwe oeververbinding ter hoogte van Lisserbroek, waarbij nu nog alleen voor gebruik van bus- en fietsvervoer is uitgegaan, ook voor autovervoer geschikt maken, is een veel betere optie voor de Lisserbroekers om naar Lisse te gaan.

Two handwritten signatures in black ink are located at the bottom right of the page, below the page number.

Het volgende nadeel van de zuidelijke voorkeur van de Duinpolderweg is de aansluiting op de A44 bij afslag 2 'Kaag (dorp)'. Met uitzondering van het viaduct over de Hoofdvaart voldoen op- en afritten aan de moderne eisen voor verkeersstromen en kunnen het toekomstige verkeer uit Lisserbroek verwerken. Echter dit knooppunt is niet berekend op een grote toestroom van verkeer uit Lisse én Lisserbroek en zal diensgevolge ingrijpend aangepast dienen te worden.

De dorpsraad Abbenes strijdt al jaren voor kleinschalige woningbouw in Abbenes om het dorp leefbaar te houden. Zeker na de dramatische prognose van de Gemeente Haarlemmermeer over de bevolkingssamenstelling is dit noodzakelijk en door de aanpassing van het Luchthaven Indelingsbesluit in 2017 in het westen van Abbenes ook zeker mogelijk. Bij de geplande aanleg van de Duinpolderweg zuid wordt deze kleinschalige woningbouw ernstig bemoeilijkt zo niet onmogelijk. Dan zou ten gevolge van de enorme huizenbouw in Lisse van de afgelopen decennia en het bijbehorende verkeer het dorp Abbenes ernstig gedupeerd worden.

Wij als dorpsraad adviseren dat het zuidelijk tracé van de Duinpolderweg buiten de Haarlemmermeer blijft, van de 2^e Poellaan in Lisse langs de ringvaart aan de kant van Zuid Holland blijft en bij Sassenheim op de A44 aansluit, afrit 3 'Noordwijkerhout'. Dit knooppunt voldoet niet meer aan de huidige ontwerpisen, een snelheidsbeperking van 100 km/uur is hier reeds ingesteld in verband met de korte invoegstroken. Aansluiting van de Duinpolderweg op afrit nummer 3 zou in combinatie met een renovatie van dit verkeersknooppunt kunnen plaats vinden. De doelstelling om het verkeer vanuit Lisse snel naar de A44 leiden én om de van Pallandtlaan in Sassenheim te ontlasten, worden beide behaald.

Behoudens bovenstaande, zien wij in deze variant nog meer voordelen:

- geen extra kosten voor een brug over de Ringvaart
- geen oponthoud van het verkeer door een open brug
- geen oponthoud voor de scheepvaart door een dichte brug,
- geen vier (!) bruggen op rij voor de scheepvaart
- geen last van de piekberging van het Hoogheemraadschap
- geen grootschalige aanpassingen/hoge kosten A44 afrit 2 'Kaag (dorp)'
- geen nieuw knelpunt door samenvoeging verkeersstroom Lisse/Lisserbroek
- geen nieuw knelpunt door aansluiting verkeer Lisse/Lisserbroek op de A44
- geen verstoring natuurgebied ringdijk
- geen aantasting woonmilieu en leefkwaliteit bewoners Abbenes
- geen extra luchtvervuiling rondom het reeds zwaar belaste Abbenes

Wij vragen u deze suggesties mee te nemen in uw besluitvorming.

Hoogachtend,

St. Dorpsraad Abbenes

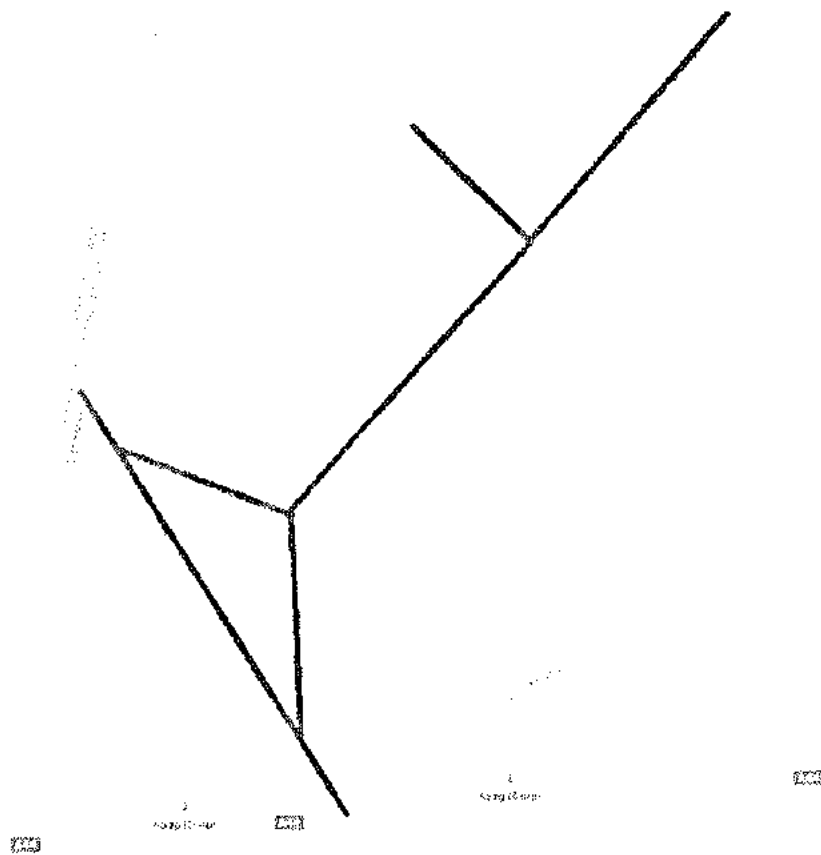
 voorzitter



 secretaris



Onderstaand het toekomstige scenario voor Abbenes bij realisatie van het voorkeursalternatief
Duinpolderweg tracé zuid:



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-ollenstreek, 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]

Organisatie:

Stichting Dorpsraad
Abbenes

Postadres:

[Redacted]

Huisnr.

[Redacted]

Postcode:

[Redacted]

Plaats:

Abbenes

E-mailadres

[Redacted]

Telefoonnummer:

[Redacted]

Datum

18-02-2018

Zienswijze:

Geachte mevrouw Luchtenberg,

Bijgaand ontvangt u de zienswijze van stichting Dorpsraad Abbenes inzake het voorkeursalternatief Duinpolderweg tracé zuid.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]

Secretaris stichting Dorpsraad Abbenes

Bijlage

55620035_3567309_Duinpolderweg_zuid_zienswijze_dorpsraad_Abbenes_16-2-2018.pdf

Bijlage

[Redacted]

Bijlage

[Redacted]

From: "Formdesk Response"
<VGVBV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 15:36:21 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55620346.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55620346
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 14:37:24
Gewijzigd	18-02-2018 15:36:24

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED]
(Formdesknummer: 55620346)

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-ollenstreek, ook bekend als Duinpolderweg.

.ij 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

18-02-2018

Zienswijze:

Hiermee dienen wij een zienswijze in tegen het voorlopig voorkeursalternatief waartoe op 19 december 2017 is besloten (Duinpolderweg).

Onze zienswijze richt zich op de nieuwe verbindingsweg tussen de A44 en Lisse (uit alternatief NOG Beter 2.0)

Kort gezegd hebben wij 5 inhoudelijke punten en daarnaast hebben we een punt ten aanzien van de communicatie.

1. Wij zijn van mening dat het kernprobleem van de verminderde doorstroom op lokale wegen niet zozeer te vinden is in deze lokale wegen zelf, maar in de wegversmallingen op de A44 ter hoogte van de bruggen. Door deze versmallingen gebeuren vaak ongelukken, waardoor vervolgens alle verkeer op de lokale wegen vastloopt. Daarnaast zorgen de versmallingen voor verminderde doorstroomsnelheid.

Dit probleem los je volgens ons niet op met het aanleggen van extra lokale wegen.

Daarnaast komt de verbindingsweg die men nu voor ogen heeft uit op de bestaande kruising en op- en afrit bij Kaagdorp/Abbenes (afrit 2). Dit is nu al een zeer onoverzichtelijk en gevaarlijk punt. Dit zal bij toenemende verkeersdrukke gaan leiden tot ongelukken en opstoppen! Bovendien bevindt deze op- en afrit zich juist bij een van de bruggen waar met regelmaat ongelukken gebeuren. Met een toename van verkeer dat via deze oprit de snelweg opkomt, neemt het risico op ongelukken waarschijnlijk alleen maar toe.

Wij vragen ons af of er een verkeerstechnisch onderzoek is gedaan naar de effecten van de verbindingsweg op de verkeersveiligheid en doorstromingsnelheid op dit punt op de A44.

Wat ons betreft zit de oplossing voor het kernprobleem niet in het aanleggen van deze extra verbindingsweg, maar in het aanpakken van de doorstroming op de A44 door het verbreden van de weggedeelten bij de beide bruggen.

2. In de Poelpolder hebben de bewoners dagelijks te maken met vliegverkeer van en naar Schiphol. Dit veroorzaakt al structureel de nodige geluidsoverlast en luchtvervuiling. Met de beoogde verbindingsweg wordt hier een nieuwe structurele vorm van overlast en vervuiling aan toegevoegd. Met een voornamelijk zuidwestenwind in Nederland worden het geluid van de auto's alsmede de uitstoot die zij veroorzaken continue richting onze woonwijk gevoerd met alle negatieve (gezondheids)effecten van dien.

Door het aanleggen van de extra verbindingsweg is dus sprake van een stapeling van negatieve effecten waar dezelfde burgers de dupe van worden. Daar kunnen wij het niet mee eens zijn!

We vragen ons af of hier wel voldoende en gedegen onderzoek naar verricht is, waarbij ook de al bestaande effecten van het vliegverkeer zijn meegewogen. Daarnaast willen we graag weten in hoeverre in de plannen geluidswerende maatregelen zijn opgenomen en zijn gebudgetteerd.

3. Wij voorzien met het aanleggen van de beoogde verbindingsweg een insluiting van onze woonwijk en daarmee een afname van de verkeersveiligheid. Met name voor fietsers en brommers die de wijk uit willen/moeten richting Sassenheim (denk vooral ook aan schoolgaande jeugd!) betekent een extra weg dat zij twee keer een drukke weg moeten oversteken. Als hierbij gekozen wordt voor een rotonde in plaats van stoplichten vermindert dit de veiligheid voor deze kwetsbare verkeersdeelnemers. Uit de stukken blijkt

niet dat hier onderzoek naar is gedaan.

4. Met de beoogde verbindingsweg wordt de huidige Rooversbroekpolder doorkruist, een prachtige en historische polder (dateert uit 1632!) waar dagelijks door veel mensen gerecreëerd wordt.

In 2013 is er door het college van burgemeesters en wethouders nog besloten om geen glastuinbouw toe te staan, maar vast te houden aan de oorspronkelijke bestemming van de polder. Het is toch bizar dat nu dan zomaar besloten kan worden om door dit gebied een drukke verkeersweg aan te leggen. Met deze weg wordt de hele eigenheid van de polder teniet gedaan. Wij zijn het hier dan ook niet mee eens!

5. Alles overziend, zal met de aanleg van de beoogde verbindingsweg, de waarde van onze woning en ons woongenot sterk verminderen. Immers, er zal sprake zijn van toename van geluidsoverlast en luchtvervuiling, de verkeersveiligheid in de nabije omgeving zal sterk verminderen en de rustgevende uitvalsbasis in de Rooversbroekpolder verdwijnt.

Al jaren lang genieten wij enorm van onze woning in de Poelpolder en we gingen er zonder meer vanuit dat we ook de komende jaren nog volop woongenot zouden hebben. Echter, door de plannen die nu voor liggen, wordt er eenzijdig sterk afbreuk gedaan aan ons woongenot en aan dat van onze medebewoners in de Poelpolder. Voor de schade die wij hierdoor zullen lijden, stellen wij dan ook de Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland nu alvast aansprakelijk.

Los van de voorgaande inhoudelijke punten willen wij ons ongenoegen uitspreken over de communicatie richting de bewoners in de Poelpolder ten aanzien van de plannen. Op het moment dat wij als burgers een vergunning aanvragen voor een verbouwing worden de burens actief geïnformeerd door de gemeente. Ten aanzien van de Duinpolderweg en meer in het bijzonder ten aanzien van de beoogde verbindingsweg tussen Lisse en de A44 zijn wij als burgers echter nooit actief geïnformeerd gedurende het gehele proces. Dit vinden wij zeer onacceptabel. De verbindingsweg heeft zeer ingrijpende gevolgen voor de bewoners van de Poelpolder, maar kennelijk vond niemand het nodig om de bewoners hierbij te betrekken.

De plannen rondom de Duinpolderweg hebben zich volgens ons zeer lang alleen geconcentreerd op het gebied rondom Hillegom en Bennebroek. Om die reden hebben wij de planvorming niet heel actief gevolgd. Pas in een later stadium is de verbindingsweg bij Lisse in de plannen

gekomen. Wij kunnen ons voorstellen dat naast onszelf, ook vele anderen in de Poelpolder, dit niet tijdig genoeg in de gaten hebben gekregen. Het was in onze ogen niet meer dan logisch geweest als de bewoners van de Poelpolder actief tijdig per brief op de hoogte waren gesteld van deze plannen. Wij vinden het zeer onzorgvuldig dat dit niet gebeurd is.

Bijlage

Bijlage

Bijlage

Zienswijze op het voorlopig Voorkeursalternatief Duinpolderweg

In deze zienswijze wordt namens bewoners uit De Zilk een zienswijze gegeven op het "voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg"

Als inwoners van De Zilk zijn wij belanghebbenden inzake het dossier Duinpolderweg.

In het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg wordt aangegeven dat de verbinding vanaf de N208 in de toekomst mogelijk wordt doorgetrokken tot aan de N206. In een brief aan bewoners (d.d. 22-12-2017) met kenmerk 1031782/1031786, geeft de Provincie Noord-Holland nogmaals aan dat als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief de 'verbinding' in de toekomst mogelijk wordt doorgetrokken tot aan de N206.

Als inwoners van De Zilk zien wij geen meerwaarde in het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg in relatie tot het oplossen van problemen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid die zich in de regio afspelen.

Op basis van het door u uitgevoerde onderzoek wordt geconcludeerd dat het voorlopige voorkeursalternatief zonder doortrekking van de N208 naar N206 in redelijke mate voldoet aan de bereikbaarheidsdoelstellingen van het project, terwijl de leefbaarheidsdoelstelling ruim wordt gehaald. Verder wordt gesteld dat een doortrekking van de N208 naar de N206 pas (vanuit een regionale bereikbaarheidsoptiek) zinvol is om te realiseren wanneer de economische en demografische groei doorzet. Deze voorgaande stellingname is met grote onzekerheid omgeven, terwijl een doortrekking op lokaal niveau feitelijk gezien negatieve effecten zal opleveren ten aanzien van de leefbaarheid in De Zilk.

Waarom een verbinding tussen de N208 en N206?

Onder worden argumenten aangedragen waarom inwoners van De Zilk tegen het doortrekken van de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg zijn:

- Als bewoners zien we geen nut en noodzaak voor het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206.
 - Een voorkeursalternatief zonder het doortrekken van de N208 naar de N206 kan de (toekomstige) bereikbaarheidsdoelstelling afdoende invullen.
 - Omdat het gaat om een regionale opgave en niet om een enkel knelpunt, zijn Gedeputeerde Staten voor wat betreft het voorlopige voorkeursalternatief uitgekomen op een combinatie van elementen (lees het voorlopige voorkeursalternatief). In de huidige combinatie van elementen zal een 'niet noodzakelijk' deel (het doortrekken N208-N206) voor het invulling geven aan de regionale bereikbaarheidsdoelstelling, echter wel significante lokale problemen introduceren als het gaat om de leefbaarheidsdoelstelling.
 - Daarnaast speelt voor ons een rol dat op basis van de scenario's van het PBL en CPB m.b.t. de economische en demografische groei al te gemakkelijk een 'schijnwerkelijkheid' kan worden gecreëerd.
 - Tot slot is het volstrekt onduidelijk/onzeker of de substantieel hogere kosten die gemoeid zijn met een (niet noodzakelijke) doortrekking van de N208 naar de N206 opwegen tegen de baten.
- Als bewoners zijn wij van mening dat het doortrekken van de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg niet bijdraagt aan het verminderen van de verkeershinder in de leefomgeving. Wij zien de volgende negatieve effecten op ons afkomen:
 - Forse toename verkeersoverlast op de Zilkerduinweg en omliggende woonstraten; de verkeersveiligheid in de kern De Zilk zal aanzienlijk verslechteren door extra verkeersdrukke.
 - Grote inbreuk op de leefbaarheid van omwonenden door extra geluids- en verkeersoverlast
 - Verdere aantasting van het dorpse karakter van De Zilk
 - Toename van fijnstof, dus luchtvervuiling
 - Negatieve gevolgen voor het landschap (doorsnijding), de landbouw en het Natura 2000 gebied Kennemerland

Het voorlopige voorkeursalternatief zorgt voor onduidelijkheid!

In het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg is het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206 opgenomen als een 'stippellijn'. Daarmee interpreteren wij de doortrekking als een niet volwaardig onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg.

Bij bewoners van De Zilk is er grote onduidelijkheid over het (vervolg)proces. Aan de hand van de onderstaande punten wordt dit toegelicht:

- Duidelijkheid over het voorkeursalternatief is ons inziens een voorwaarde om te komen tot een stabiele planuitwerking. Locatie en tracé zouden niet meer ter discussie moeten staan. Een niet volwaardig (of lees noodzakelijk) onderdeel (doortrekking N208-N206) staat met de huidige onderbouwing per definitie ter discussie.
- Voor bewoners van De Zilk is onduidelijk hoe een niet volwaardig onderdeel mogelijk later een plek kan krijgen in het besluitvormingsproces. Kern van besluitvorming zou moeten zijn om te komen tot besluiten van een zodanige kwaliteit qua inhoud en procesgang dat deze maatschappelijk zo breed mogelijk worden gedragen.
- Het feit dat de verbinding geen volwaardig onderdeel uitmaakt van het voorlopige voorkeursalternatief suggereert en versterkt de opvatting van bewoners van De Zilk dat nut en noodzaak onvoldoende aantoonbaar wordt gemaakt.
- Het is onduidelijk welke onverwachte gebeurtenissen / risico's die van invloed zijn op het voorlopige voorkeursalternatief er toe doen besluiten om mogelijk een ruimtelijke reservering te treffen voor het doortrekken van de N208 naar de N206 als (niet volwaardig) onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg.
- Een mogelijke ruimtelijke reservering zorgt in economische en milieutechnische zin voor grote onzekerheid bij direct omwonenden.

Advies

Tot slot willen wij u er op wijzen dat naast de beoordelingscriteria om te komen tot een beoordeling van de alternatieven (zoals vervat in de MER), ook draagvlak een belangrijk criterium is. Vanuit bewoners De Zilk is er geen draagvlak voor het doortrekken van de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg.

Bewoners uit De Zilk adviseren beide Provincies dan ook om op basis van onderliggende inspraakreactie het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206 te schrappen uit het voorkeursalternatief.



Provincie
Noord-Holland

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-ollenstreek, 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:

Beste lezer,
Uit het door u uitgevoerde onderzoek blijkt dat nut en noodzaak van het doortrekken van de N208 naar de N206 op dit moment niet voldoende zijn te onderbouwen. Als het voorlopige voorkeursalternatief zonder de doortrekking van N208 naar N206 wordt uitgevoerd zou dit in voldoende mate de bereikbaarheidsdoelstelling invullen.
De doortrekking van de N208 naar de N206 roept vragen en onzekerheden op. De leefbaarheid van het dorp zal hiermee sterk verminderen, vanwege de aantrekkende verkeersbewegingen vanuit de omgeving teneinde in De Zilk op de N206 te komen. De keuze voor de op/afrit bij de Hoogduinweg in plaats van de geschetste situatie bij de variant Midden (dit is: huidige situatie bij de Hoogduinweg en een gelijkvloerse kruising bij de Tiltenberg) is niet logisch als de leefbaarheidsdoelstelling serieus genomen zou worden.
Verder sluit ik mij aan bij het al eerder namens De Zilk ingediende zienswijze (zie bijlage).

Verdere besluitvorming over het al dan niet aanleggen van de verbinding tussen de N208 naar de N206 is niet duidelijk: wat zijn de criteria voor deze keuze, is er nog overleg mogelijk over de inrichting van de opritten/kruisingen (om zodoende zoveel mogelijk een aanzuigende werking te voorkomen), staat dit besluitvormingsproces wederom open voor inspraak enzovoorts.
Met vriendelijke groet, [REDACTED]

Bijlage

55619735_3567275_Zienswijze_De_Zilk_15022018.docx

Bijlage

[REDACTED]

Bijlage

[REDACTED]

298

Page 1

From: "Formdesk Response"
<VGVBV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 12:35:06 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55619605_3567238_Duinpolderweg_alternatief_(1).jpg,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55619605.pdf

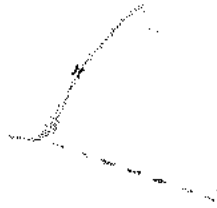
Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55619605
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 12:35:08

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55619605)

De ingedienste afmelding
Geen brug nodig
Geen extra afslag A44 nodig
En voldoet de verbinding N207 niet zoals
oorspronkelijk bedoeld?



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-ollenstreek, ook bekend als Duinpolderweg.

.ij 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:

Zie bijlage voor een Duinpolderweg alternatief

- Geen ringvaart brug nodig met alle bekende nadelen
- Geen extra afslag A44 nodig

En voldoet de verbreding N207 niet, zoals oorspronkelijk bedoeld?

De verkeerssituatie vanuit Abbenes moet ongewijzigd blijven.

Bijlage

Bijlage

Bijlage

399

Page 1

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 11:51:34 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55618668_3567192_Zienswijze_De_Zilk_15022018.docx,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55618668.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55618668
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 11:51:35

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55618668)

Zienswijze op het voorlopig Voorkeursalternatief Duinpolderweg

In deze zienswijze wordt namens bewoners uit De Zilk een zienswijze gegeven op het "voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg"

Als inwoners van De Zilk zijn wij belanghebbenden inzake het dossier Duinpolderweg.

In het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg wordt aangegeven dat de verbinding vanaf de N208 in de toekomst mogelijk wordt doorgetrokken tot aan de N206. In een brief aan bewoners (d.d. 22-12-2017) met kenmerk 1031782/1031786, geeft de Provincie Noord-Holland nogmaals aan dat als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief de 'verbinding' in de toekomst mogelijk wordt doorgetrokken tot aan de N206.

Als inwoners van De Zilk zien wij geen meerwaarde in het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg in relatie tot het oplossen van problemen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid die zich in de regio afspelen.

Op basis van het door u uitgevoerde onderzoek wordt geconcludeerd dat het voorlopige voorkeursalternatief zonder doortrekking van de N208 naar N206 in redelijke mate voldoet aan de bereikbaarheidsdoelstellingen van het project, terwijl de leefbaarheidsdoelstelling ruim wordt gehaald. Verder wordt gesteld dat een doortrekking van de N208 naar de N206 pas (vanuit een regionale bereikbaarheidsoptiek) zinvol is om te realiseren wanneer de economische en demografische groei doorzet. Deze voorgaande stellingname is met grote onzekerheid omgeven, terwijl een doortrekking op lokaal niveau feitelijk gezien negatieve effecten zal opleveren ten aanzien van de leefbaarheid in De Zilk.

Waarom een verbinding tussen de N208 en N206?

Onder worden argumenten aangedragen waarom inwoners van De Zilk tegen het doortrekken van de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg zijn:

- Als bewoners zien we geen nut en noodzaak voor het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206.
 - Een voorkeursalternatief zonder het doortrekken van de N208 naar de N206 kan de (toekomstige) bereikbaarheidsdoelstelling afdoende invullen.
 - Omdat het gaat om een regionale opgave en niet om een enkel knelpunt, zijn Gedeputeerde Staten voor wat betreft het voorlopige voorkeursalternatief uitgekomen op een combinatie van elementen (lees het voorlopige voorkeursalternatief). In de huidige combinatie van elementen zal een 'niet noodzakelijk' deel (het doortrekken N208-N206) voor het invulling geven aan de regionale bereikbaarheidsdoelstelling, echter wel significante lokale problemen introduceren als het gaat om de leefbaarheidsdoelstelling.
 - Daarnaast speelt voor ons een rol dat op basis van de scenario's van het PBL en CPB m.b.t. de economische en demografische groei al te gemakkelijk een 'schijnwerkelijkheid' kan worden gecreëerd.
 - Tot slot is het volstrekt onduidelijk/onzeker of de substantieel hogere kosten die genoemd zijn met een (niet noodzakelijke) doortrekking van de N208 naar de N206 opwegen tegen de baten.
- Als bewoners zijn wij van mening dat het doortrekken van de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg niet bijdraagt aan het verminderen van de verkeershinder in de leefomgeving. Wij zien de volgende negatieve effecten op ons afkomen:
 - Forse toename verkeersoverlast op de Zilkerduinweg en omliggende woonstraten; de verkeersveiligheid in de kern De Zilk zal aanzienlijk verslechteren door extra verkeersdrukke.
 - Grote inbreuk op de leefbaarheid van omwonenden door extra geluids- en verkeersoverlast
 - Verdere aantasting van het dorpse karakter van De Zilk
 - Toename van fijnstof, dus luchtvervuiling
 - Negatieve gevolgen voor het landschap (doorsnijding), de landbouw en het Natura 2000 gebied Kennemerland

Het voorlopige voorkeursalternatief zorgt voor onduidelijkheid!

In het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg is het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206 opgenomen als een 'stippellijn'. Daarmee interpreteren wij de doortrekking als een niet volwaardig onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg.

Bij bewoners van De Zilk is er grote onduidelijkheid over het (vervolg)proces. Aan de hand van de onderstaande punten wordt dit toegelicht:

- Duidelijkheid over het voorkeursalternatief is ons inziens een voorwaarde om te komen tot een stabiele planuitwerking. Locatie en tracé zouden niet meer ter discussie moeten staan. Een niet volwaardig (of lees noodzakelijk) onderdeel (doortrekking N208-N206) staat met de huidige onderbouwing per definitie ter discussie.
- Voor bewoners van De Zilk is onduidelijk hoe een niet volwaardig onderdeel mogelijk later een plek kan krijgen in het besluitvormingsproces. Kern van besluitvorming zou moeten zijn om te komen tot besluiten van een zodanige kwaliteit qua inhoud en procesgang dat deze maatschappelijk zo breed mogelijk worden gedragen.
- Het feit dat de verbinding geen volwaardig onderdeel uitmaakt van het voorlopige voorkeursalternatief suggereert en versterkt de opvatting van bewoners van De Zilk dat nut en noodzaak onvoldoende aantoonbaar wordt gemaakt.
- Het is onduidelijk welke onverwachte gebeurtenissen / risico's die van invloed zijn op het voorlopige voorkeursalternatief er toe doen besluiten om mogelijk een ruimtelijke reservering te treffen voor het doortrekken van de N208 naar de N206 als (niet volwaardig) onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg
- Een mogelijke ruimtelijke reservering zorgt in economische en milieutechnische zin voor grote onzekerheid bij direct omwonenden.

Advies

Tot slot willen wij u er op wijzen dat naast de beoordelingscriteria om te komen tot een beoordeling van de alternatieven (zoals vervat in de MER), ook draagvlak een belangrijk criterium is. Vanuit bewoners De Zilk is er geen draagvlak voor het doortrekken van de N208 naar de N206 als onderdeel van het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg.

Bewoners uit De Zilk adviseren beide Provincies dan ook om op basis van onderliggende inspraakreactie het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206 te schrappen uit het voorkeursalternatief.

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-ollenstreek, ook bekend als 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:			
Organisatie:			
Postadres:		Huisnr.	
Postcode:		Plaats:	DE Zilk
E-mailadres			
Telefoonnummer:			
Datum	18-02-2018		
Zienswijze:	zie bijlage/		
Bijlage	55618668_3567192_Zienswijze_De_Zilk_15022018.docx		
lage			
Bijlage			

From: "Formdesk Response"
 <VGVBV9QT08Bub29yZC1ob2xsYW5kLn5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 13:13:16 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: 55619802_3567265_Duinpolderweg_zuid_zienswijze_dorpsraad_Abbenes_16-2-2018.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55619802.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55619802
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 13:13:18

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer: 55619802)

St. Dorpsraad Abbenes
p/a Hoofdweg 1641
2157 PB Abbenes

Abbenes, 16 februari 2018

Provincie Noord Holland
t.a.v. mevrouw R. Luchtenberg
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Betreft: 1030959 / zienswijze planstudie Duinpolderweg

Zeer geachte Statenleden,

De dorpsraad van Abbenes dient hierbij een zienswijze in met betrekking tot het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg en dan met name het zuidelijk tracé van de Duinpolderweg.

Het dorp Abbenes bevindt zich circa 1 kilometer vanaf het geplande zuidelijk deel van de Duinpolderweg en aan de oostzijde op enkele honderden meters vanaf de A44.

Wij begrijpen ook de verkeersproblematiek van Lisse, maar zijn van mening dat Abbenes niet de dupe mag worden van een regionaal verkeersprobleem. Indien dit zuidelijke deel van het voorkeurstraject van de Duinpolderweg wordt uitgevoerd, zal in een later stadium daar ook nog het verkeer uit Lisserbroek (ontwikkeling Lisserbroek 2040) op aangesloten worden. Dit zal een zodanig verkeersknooppunt gaan worden dat rekening houdend met de piekberging aan de zuidzijde, uitbreiding richting Abbenes vorm gegeven zal gaan worden en zodoende ook op slechts enkele honderden meters van Abbenes komt te liggen. De toekomstige ontsluiting van Lisserbroek 2040 in aanmerking nemende wordt Abbenes geheel ingesloten door verkeerswegen. Dit levert nog meer overlast en geluidshinder op voor de inwoners van Abbenes, die nu al te kampen hebben met de A44 en de treinverbinding Amsterdam-Leiden op 200 meter afstand, alsook de aanvliegroute van de Kaagbaan.

Dit knooppunt waar de verkeersstroom Lisse/Lisserbroek samenkomt, zal ook desastreuze gevolgen hebben voor het nog weinige resterende karakteristieke agrarische gebied in de Haarlemmermeer. Of en welk percentage de (toekomstige) inwoners uit Lisserbroek van de oeververbinding over de Ringvaart gebruik zullen willen maken, is niet onderzocht. De nieuwe oeververbinding ter hoogte van Lisserbroek, waarbij nu nog alleen voor gebruik van bus- en fietsvervoer is uitgegaan, ook voor autovervoer geschikt maken, is een veel betere optie voor de Lisserbroekers om naar Lisse te gaan.

Het volgende nadeel van de zuidelijke voorkeur van de Duinpolderweg is de aansluiting op de A44 bij afslag 2 'Kaag (dorp)'. Met uitzondering van het viaduct over de Hoofdvaart voldoen op- en afritten aan de moderne eisen voor verkeersstromen en kunnen het toekomstige verkeer uit Lisserbroek verwerken. Echter dit knooppunt is niet berekend op een grote toestroom van verkeer uit Lisse én Lisserbroek en zal diensgevolge ingrijpend aangepast dienen te worden.

De dorpsraad Abbenes strijdt al jaren voor kleinschalige woningbouw in Abbenes om het dorp leefbaar te houden. Zeker na de dramatische prognose van de Gemeente Haarlemmermeer over de bevolkingssamenstelling is dit noodzakelijk en door de aanpassing van het Luchthaven Indelingsbesluit in 2017 in het westen van Abbenes ook zeker mogelijk. Bij de geplande aanleg van de Duinpolderweg zuid wordt deze kleinschalige woningbouw ernstig bemoeilijkt zo niet onmogelijk. Dan zou ten gevolge van de enorme huizenbouw in Lisse van de afgelopen decennia en het bijbehorende verkeer het dorp Abbenes ernstig gedupeerd worden.

Wij als dorpsraad adviseren dat het zuidelijk tracé van de Duinpolderweg buiten de Haarlemmermeer blijft, van de 2^e Poellaan in Lisse langs de ringvaart aan de kant van Zuid Holland blijft en bij Sassenheim op de A44 aansluit, afrit 3 'Noordwijkerhout'. Dit knooppunt voldoet niet meer aan de huidige ontwerpisen, een snelheidsbeperking van 100 km/uur is hier reeds ingesteld in verband met de korte invoegstroken. Aansluiting van de Duinpolderweg op afrit nummer 3 zou in combinatie met een renovatie van dit verkeersknooppunt kunnen plaats vinden. De doelstelling om het verkeer vanuit Lisse snel naar de A44 leiden én om de van Pallandtlaan in Sassenheim te ontlasten, worden beide behaald.

Behoudens bovenstaande, zien wij in deze variant nog meer voordelen:

- geen extra kosten voor een brug over de Ringvaart
- geen oponthoud van het verkeer door een open brug
- geen oponthoud voor de scheepvaart door een dichte brug,
- geen vier (1) bruggen op rij voor de scheepvaart
- geen last van de piekberging van het Hoogheemraadschap
- geen grootschalige aanpassingen/hoge kosten A44 afrit 2 'Kaag (dorp)'
- geen nieuw knelpunt door samenvoeging verkeersstroom Lisse/Lisserbroek
- geen nieuw knelpunt door aansluiting verkeer Lisse/Lisserbroek op de A44
- geen verstoring natuurgebied ringdijk
- geen aantasting woonmilieu en leefkwaliteit bewoners Abbenes
- geen extra luchtvervuiling rondom het reeds zwaar belaste Abbenes

Wij vragen u deze suggesties mee te nemen in uw besluitvorming.

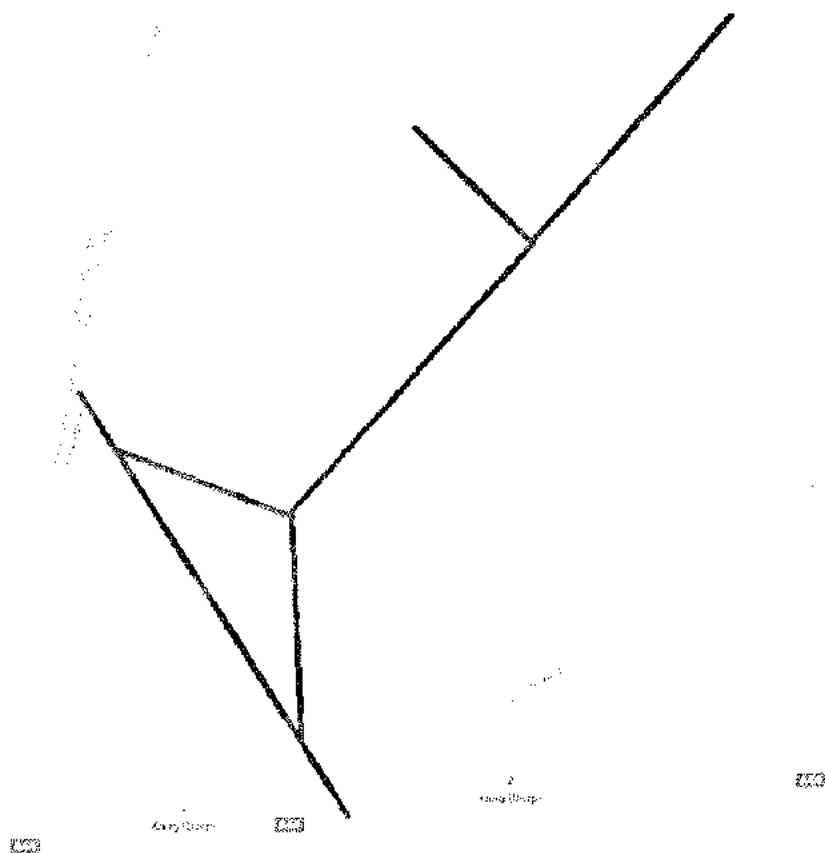
Hoogachtend,

St. Dorpsraad Abbenes

 voorzitter

 secretaris

Onderstaand het toekomstige scenario voor Abbenes bij realisatie van het voorkeursalternatief
Duinpolderweg tracé zuid:





Provincie
Noord-Holland

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-ollenstreek, ook bekend als Duinpolderweg.

ij 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 Luchtenberg,

In de bijlage gelieve u aan te treffen de zienswijze van de dorpsraad van Abbenes inzake het voorkeursalternatief Duinpolderweg tracé zuid.

Met vriendelijke groet,
Dorpsraad Abbenes

Bijlage:

Bijlage:

Bijlage: