

From: "Formdesk Response"
<VGvhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 16 Feb 2018 18:24:15 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg

Attachments:

55601088_3565806_20180216_Bijlage_3_Eindconcept_quick_scan_MKBA_Prof._dr._Carl_Koopmans.pdf,55601088_3565807_20180216_Bijlage_4_rapport_Natuur_In_MER-studie_DPW_def-Antje_Ehrenburg-Chris_Brunner.pdf,55601088_3565808_20180216_Bijlage_5_Cultuurhistorische_Waarden_Weerlaner-en_Oosteinderpolder_Ver._BdP.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55601088.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55601088
Status	Gereed
Aangemaakt	16-02-2018 18:24:16

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer: 55601088)

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	Becoördeling	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 partiel is onderzocht. Het voorkeursalternatief is een samenstel van deeltrajecten van de onderzochte alternatieven (Provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, 2017). Deze keuze is mede gebaseerd op gevoeligheidsanalyses van andere invullingen van de onderzochte projectalternatieven. In deze gevoeligheidsanalyses worden onder andere baten-kostenverhoudingen gerapporteerd. Dit zijn volgens Ecorys ruwe inschattingen van de diverse maatschappelijke kosten en baten van het alternatief (Royal HaskoningDHV, met bijdrage van Ecorys, 2017).

2.3 Investeringskosten

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

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

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

² Bennebroekerweg Spoorlaan-A4, overige infra Haarlemmermeer, 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; Ontwerpnootie; onderzoeken naar Bodem en Water, Natuur, Ruimtelijke kwaliteit, Verkeer en Economische effecten; MER; en Planstudie.

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

Met Bijkomende kosten is o.a. bedoeld:

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

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

2.4 Effecten op reistijden

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

2.5 Effecten op de leefomgeving

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

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

⁴ Bijvoorbeeld reistijdwinsten tussen Hoofddorp-West en de A4 (d.w.z. op de Bennebroekerweg/Nieuwe Bennebroekerweg).

3 Uitvoering van de MKBA

De belangrijkste berekeningen in de MKBA lijken op hoofdlijnen correct te zijn uitgevoerd. De presentatie van de einduitkomsten is ongelukkig en er ontbreekt een gevoeligheidsanalyse met betrekking tot de kosten. Als dit wordt aangepast blijkt uit de MKBA dat het niet duidelijk is of de Duinpolderweg maatschappelijk rendabel is.

3.1 Beoordeling

Projectalternatieven

Ecorys heeft zich beperkt tot de projectalternatieven die de provincie heeft 'aangedragen'. In het vorige hoofdstuk is aangegeven dat deze set projectalternatieven niet aansluit bij MKBA-richtlijnen. In praktische zin was het voor Ecorys niet mogelijk om andere projectalternatieven door te rekenen, omdat daarvoor nieuwe verkeerskundige analyses nodig zouden zijn. Ecorys had echter wel in de MKBA-rapportage op deze spanning kunnen wijzen. Ook had Ecorys in de bestaande verkeerskundige analyses kunnen nagaan of de reistijdwinsten zich vooral op bepaalde plaatsen voordoen. Dit zou mogelijk informatie hebben opgeleverd over andere alternatieven met een hoger maatschappelijk rendement.

Vervoersbaten

In deze quick scan zijn de reistijdbaten in het scenario Hoog nagerekend. Daarbij is dankbaar gebruik gemaakt van antwoorden van Ecorys op vragen over uitgangspunten van de berekeningen. De geschatte reistijdbaten komen ongeveer overeen met de cijfers van Ecorys; het verschil ligt in de orde van grootte van 5%. Het gaat om berekeningen gebaseerd op kentallen en aannames, waardoor dit verschil niet verrassend is. De verhoudingen tussen de projectalternatieven zijn hetzelfde. Resterende verschillen hebben vermoedelijk te maken met details in de berekeningswijze. De conclusie luidt dat de reistijdbaten in de MKBA correct lijken te zijn berekend.

Hinder in de bouwperiode

In de MKBA wordt aangenomen dat de doorstroming van het autoverkeer niet gedurende langere tijd hinder ondervindt van de realisatie van de Duinpolderweg (Ecorys, 2017, p. 29). In de tabellen met MKBA resultaten (p. 35-37) wordt dit effect op nul gezet. In de MKBA zijn de aanlegkosten gelijkmatig gespreid over drie kalenderjaren. Dit lijkt te wijzen op de mogelijkheid dat er langere tijd sprake is van hinder. Het was beter geweest als Ecorys de verwachte duur van de hinder kwantitatief had ingeschat en gedurende deze periode bijvoorbeeld zou zijn uitgegaan van een snelheidsbeperking en/of congestie op de betreffende wegen. Hierbij moet worden aangetekend dat het niet gebruikelijk is om in MKBA's dergelijke hinder te kwantificeren. Dit onderwerp verdient daarom meer aandacht in MKBA richtlijnen.

Nadruk op scenario Hoog

In de MKBA worden de uitkomsten in het scenario Hoog als hoofdresultaat en uitvoerig gepresenteerd. De projectalternatieven zijn ook integraal doorgerekend in het scenario Laag. De uitkomsten in Laag worden beknopt gepresenteerd. Bij de resultaten wordt het scenario Hoog eerst gepresenteerd. Daarna wordt Laag een 'gevoeligheidsanalyse' genoemd. Hierdoor kan gemakkelijk een beeld ontstaan dat de uitkomsten in Hoog belangrijker, waarschijnlijker of relevanter zijn dan

de uitkomsten in Laag. In werkelijkheid zijn uitkomsten in Laag net zo belangrijk als uitkomsten in Hoog. Het zou beter zijn geweest als de resultaten gelijkwaardig zouden zijn gepresenteerd.

Gevoeligheidsanalyses

De MKBA bevat slechts één gevoeligheidsanalyse: scenario Laag in plaats van Hoog. Gezien de grote onzekerheid over de investeringskosten (-30% tot +40%; zie vorig hoofdstuk) zou het voor de hand liggen om ook voor de investeringskosten een gevoeligheidsanalyse uit te voeren. Het opstellen daarvan is eenvoudig: de enige verandering is een aanpassing van de investeringskosten. In de volgende paragraaf van deze quick scan worden bandbreedtes gepresenteerd van het baten-kostensaldo waarin onder meer de onzekerheid over de kosten is meegenomen.

Overige zaken

Naast de opmerkingen hierboven zijn er nog de volgende kanttekeningen:

- In tabel 4.1 van de MKBA zijn de niet-gedisconteerde kosten van de alternatieven Parel 2.0, Nieuwe N206 en NOG Beter te laag weergegeven. Dit lijkt geen invloed te hebben op de overige MKBA uitkomsten⁵.
- De MKBA presenteert robuustheid van het wegennet (minder problemen bij afsluitingen) als een (niet-gemonetariseerde) extra baat, naast de (wel-gemonetariseerde) baten van betrouwbare reistijden. In beginsel leidt (gebrek aan) robuustheid tot (on)betrouwbare reistijden. Het is daarom niet duidelijk of robuustheid een additionele baat is.
- In de MKBA zijn de brandstofaccijnzen ongeveer de helft van de variabele ritkosten (tabel 4.8 en 4.9). Het is bekend dat de accijnzen (inclusief btw over accijns) ongeveer de helft zijn van de brandstofkosten⁶. Dit wekt de indruk dat Ecorys naast brandstofkosten weinig of geen andere variabele kosten heeft meegenomen. Deze totale variabele kosten zijn echter mogelijk aanzienlijk hoger dan de brandstofkosten⁷. Zo is er ook afschrijving (waardedaling) door extra kilometers. Als bijvoorbeeld de variabele ritkosten twee maal zo groot zouden zijn, dalen de totale baten van de Duinpolderweg in scenario Hoog met 2 tot 5%.

Totaalbeeld kwaliteit uitvoering MKBA

De belangrijkste berekeningen in de MKBA lijken op hoofdlijnen correct. De presentatie van de uitkomsten is ongelukkig; de kosten van hinder tijdens de aanleg zijn niet nul; en er ontbreekt een gevoeligheidsanalyse met betrekking tot de kosten.

3.2 Aangepaste MKBA

Tabel 4.1 toont de MKBA na verwerking van de volgende wijzigingen, op basis van deze quick scan:

- Scenario's Laag en Hoog gelijkwaardig gepresenteerd
- Baten-kostenverhouding weggelaten

⁵ Bij sommige projectalternatieven zijn er kleine verschillen tussen tabel 4.1 en tabel 5.1. Ecorys stelde in reactie op een conceptversie van deze quick scan: "Tabel 4.1 bevat cijfers uit een eerdere versie van de kostenraming. Deze zijn abusievelijk niet allemaal aangepast in de MKBA-rapportage. Dit heeft geen weerslag op de eindresultaten. In tabel 5.1 en 5.2 zijn de juiste contante bedragen opgenomen."

⁶ Zie bijvoorbeeld <https://www.unitedconsumers.com/tanken/informatie/opbouw-brandstofprijzen.asp>

⁷ Zie bijvoorbeeld <https://www.nibud.nl/consumenten/wat-kost-een-auto/>. Het Nibud verwijst naar de ANWB als bron van deze cijfers. Een onderbouwing ervan is echter niet gevonden.

- Effecten op de leefomgeving meegenomen bij de totale kosten en baten, omdat het relevante (brede) welvaartseffecten zijn
- Bij niet-gemonetariseerde effecten is aan de door Ecorys toegekende scores van plussen of minnen in de MKBA een vraagteken toegevoegd om aan te geven dat hier (onbekende) bedragen horen te staan. Dit om te voorkomen dat deze effecten niet meetellen bij de totale kosten en baten 'onder de streep'.
- Onzekerheidsmarge in de investeringskosten (-30% tot +40%)⁸
- Kosten hinderbeperking, mitigatie, en compensatie toegevoegd (deze zijn onbekend maar wel relevant)

Zaken die (nog) niet in de tabel konden worden verwerkt zijn:

- Het voorlopig voorkeursalternatief ontbreekt
- Ontbrekend projectalternatief "Alleen Bennebroekerweg"
- Verwijderen mogelijke overlap/dubbeltelling tussen reistijdbetrouwbaarheid en robuustheid
- Hogere variabele ritkosten

Uit de tabel kan worden geconcludeerd dat niet duidelijk is of de Duinpolderweg rendabel is. Dat geldt voor alle onderzochte alternatieven. Dit komt met name door niet-gemonetariseerde negatieve leefomgevingseffecten en door onbekende hinder tijdens de aanleg van de Duinpolderweg. Daarnaast zijn er flinke onzekerheden met betrekking tot de investeringskosten en de reistijdbaten. De onzekerheden met betrekking tot de reistijdbaten zijn grotendeels onvermijdelijk, gezien de afhankelijkheid daarvan van de groei van bevolking en economie. De onzekerheid met betrekking tot de investeringskosten kan wellicht worden gereduceerd door nieuwe, betere schattingen te maken.

⁸ De kosten van beheer en onderhoud zijn in de MKBA geschat op basis van de investeringskosten. Daarom bestaat ook bij de beheer- en onderhoudskosten onzekerheid. Het is echter niet duidelijk of het om dezelfde bandbreedte gaat als bij de investeringskosten. Daarom kan de onzekerheid van de beheer- en onderhoudskosten niet worden getoond in de MKBA-tabel in deze quick scan.

Tabel 3.1 Het is onzeker of de Duinpolderweg maatschappelijk rendabel is

	Projectalternatieven						
	Midden	Midden Stroomweg	Zuid	Hillegomse Zienswijze	Parel 2.0	Nieuwe N206	NOG Beter 2.0
<i>Baten en kosten (contante waarden in mln. euro; ? = bedrag in euro's onbekend)</i>							
Directe baten							
Reistijdwinst	177 à 235	137 à 157	170 à 245	140 à 178	71 à 102	140 à 203	141 à 188
Reisbetrouwbaarheid	38 à 58	45 à 47	43 à 75	34 à 58	15 à 23	41 à 62	31 à 45
Robuustheid	+?	+?	+?	+?	+?/0	+?	+?/0
Variable 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-? à 141+?-?	207+?-? à 302+?-?	202+?/0-? à 271+?-?
Kosten							
Investeringskosten	-109 à -217	-192 à -384	-157 à -314	-138 à -276	-162 à -325	-156 à -312	-108 à -216
Beheer en onderhoud	-27	-34	-27	-27	-18	-31	-22
Kosten hinderbeperking, mitigatie, compensatie ^a	-?	-?	-?	-?	-?	-?	-?
Totaal kosten	-136-? à -244-?	-225-? à -417-?	-184-? à -341-?	-165-? à -303-?	-180-? à -343-?	-186-? à -342-?	-130-? à -238-?
Netto baten (saldo van baten en kosten)	-2+?-? à 196+?-?	-214+?-? à 1+?-?	-101+?-? à 176+?-?	-105+?-? à 103+?-?	-247+?/0-? à -39+?-?	-135+?-? à 116+?-?	-36+?/0-? à 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 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 het MER-deelrapport Verkeer staat (p. 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."*
 - a. Wordt het grootste deel van de totale reistijdbaten behaald in Hoofddorp op de Bennebroekerweg/Nieuwe Bennebroekerweg?
 - b. Waarom zijn in de MKBA geen partiële varianten onderzocht, zoals alleen verbreding van de Bennebroekerweg/Nieuwe Bennebroekerweg tussen de A4 en de Spoorlaan, of tussen de A4 en de N205⁹?
 - c. Zou een MKBA van het project exclusief deze verbredingen positief uitvallen?

Scenario's

3. Waarom worden in de MKBA uitkomsten in het scenario Hoog als hoofdresultaat en uitvoerig gepresenteerd en uitkomsten het scenario Laag slechts als een gevoeligheidsanalyse en beknopt?

Probleemanalyse

4. De probleemanalyse van de Duinpolderweg staat niet in de MKBA maar in de plan-MER. In die probleemanalyse wordt uitgegaan van het bereiken van doelen rond bereikbaarheid en leefbaarheid, los van kosten-batenafwegingen. Zowel de kosten als de baten blijven in deze probleemanalyse op de achtergrond. Bovendien is één centraal probleem zodanig geformuleerd dat er nog maar één instrument (weginfrastructuur) bij past: het doel *"Wegennet is niet robuust door fysieke barrières en het ontbreken van alternatieve routes"*. In een kosten-batenanalyse is niet primair van belang of het wegennet robuust is, maar hoe hoog de maatschappelijke kosten van een "niet robuust" wegennet zijn (kosten van vertraging en omrijden bij stremmingen).
Waarom bevat de MKBA geen probleemanalyse waarin van een maatschappelijke kostenperspectief wordt uitgegaan?

⁹ Een soortgelijke 'bouwstenenbenadering' werd eerder gevolgd in de Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek van DHV/Royal Haskoning.

Uitkomstmaatstaven

5. De MKBA presenteert het baten-kostensaldo en de baten-kostenverhouding als uitkomsten van de MKBA. Deze uitkomsten worden beide als even belangrijk gepresenteerd in de tekst. De algemene MKBA-leidraad, vastgesteld door het kabinet, zegt: *"de baten-kostenverhouding [is] niet eenduidig gedefinieerd en daarmee ongeschikt als zelfstandige maatstaf om het rendement van een maatregel te meten en/of in perspectief te zetten. Er kan elk getal nitkomen."* *"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 kostenraming?
7. In het MER-hoofdrapport staat (p. 315): *"Van de alternatieven zijn indicatieve kostenramingen gemaakt behorende bij de schetsontwerpen van de Duinpolderweg voor de Investeringskosten en de Levensduurkosten. De bedragen ... hebben een nauwkeurigheid met geschatte bandbreedte van -30% en +40%."* De kosten zijn deels gebaseerd op: *"Hoeveelheid te amoveren objecten (woningen, bedrijventerrein) ... Type te doorkruisen bestemming (woonbestemming, bedrijvenbestemming, tuinbouwbestemming)"*
 - a. Waarom bevat de MKBA geen gevoeligheidsanalyse met betrekking tot de kosten, op basis van deze bandbreedte?
 - b. Volgt er nog een update van de MKBA met meer precieze kostenschattingen?
 - c. Is een onderbouwing van de kostenschattingen beschikbaar, inclusief aantallen te amoveren objecten en cijfers over te doorkruisen bestemmingen?
8. Direct boven tabel 4.1 staat: *"De investeringskosten zijn gelijkmatig verspreid over de periode 2023-2025."* Dit impliceert dat de verhouding tussen contante waarde (in 2017) en absolute waarde ongeveer 1,36 is. Dat is in tabel 4.1 het geval bij de varianten Midden, Midden Stroomweg, Zuid en HGZW. Bij de varianten Parel 2.0, Nieuwe N206 en NOG Beter 2.0 is die verhouding echter 1,15. Wat is de oorzaak van dit verschil?

Reistijdbaten

9. De MER-deelstudie Verkeer stelt (p.28) *"Op drie snelwegtrajecten en drie trajecten op het onderliggend wegennet zijn de reistijden in de ochtend- en avondspits bepaald."*
 - a. Waarom bevat de deelstudie verkeer geen totale reistijden op alle trajecten?

- b. Waarom zijn trajecten gekozen tussen locaties die deels zelf geen belangrijke herkomsten/bestemmingen zijn, zoals "A4", "A9", Burgerveen en Ruigenhoek?
 - c. Zijn de reistijden op de andere trajecten (dan de zes genoemde) een deel van de totale reistijden op netwerkniveau in tabel 4.3 van de MKBA?
 - d. Zijn de reistijden op deze andere trajecten met het verkeersmodel VENOM bepaald, of op een andere manier?
 - e. Zijn de totale reistijden afzonderlijk beschikbaar voor het totaal van de Bennebroekerweg/Nieuwe Bennebroekerweg tussen de A4 en de Spoorlaan, resp. tussen de A4 en de N205? (zie ook vraag 2)
10. Het verkeersmodel VENOM heeft als basisjaar 2010 en als prognosejaar 2030.
- a. Klopt het dat de in de MKBA gebruikte prognoses van VENOM uitsluitend het jaar 2030 betreffen?
 - b. Zijn de reistijdwinsten in de jaren tot 2030 geschat met cijfers uit de notitie "Groeicijfers verkeer en verliestijd" op de website van Rijkswaterstaat (bijv. in scenario Hoog voor personenverkeer 0,63% per jaar)?
 - c. De notitie "Groeicijfers verkeer en verliestijd" noemt meerdere opties om de reistijdwinsten na 2030 te schatten:
 - i. doortrekken van de groei in de periode tot 2030
 - ii. o.b.v. groei van aantal gebruikers (als er in het projectalternatief geen congestie meer is)
 - iii. o.b.v. landelijke congestiegroei (als er in het projectalternatief congestie is).
 Welke methode is gekozen in de MKBA?
11. Tabel 4.3 heeft betrekking op reistijdwinsten op het hele netwerk, tabel 4.5 toont voertuigverliesuren in het studiegebied
- a. Hoe zijn de voertuigverliesuren berekend (bij welke snelheden zijn er geen voertuigverliesuren)?
 - b. Bestaat het verschil tussen reistijdwinsten en voertuigverliesuren uit effecten van snelheidsverhogingen en routeverkortingen?
 - c. Klopt het dat de veranderingen van de voertuigverliesuren altijd kleiner of gelijk is dan de reistijdwinst?
 - d. Als de effecten op voertuigverliesuren in het studiegebied groter zijn dan de effecten op reistijden op het hele netwerk (zoals bij de variant Midden Stroomweg), impliceert dat 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/kengerallen-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 (alineea 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. Waardoor worden deze reistijdwinsten (of -verliezen) veroorzaakt?
 - c. Klopt het dat het soms gaat om reistijdverliezen? (bijv. in variant Zuid: Reistijdwinsten totaal 245 (tabel 4.4); Reistijdbetrouwbaarheidsbaten 75 (tabel 4.6) $\Rightarrow$ reistijdwinsten (of -verliezen) die worden veroorzaakt door veranderingen in congestie $75/25\% = 300$ (cf. 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 ritkosten door grotere rij-afstanden in paragraaf 4.2.4 opgevoerd als een afzonderlijke (negatieve) batenpost? Langere rij-afstanden door andere routes - inclusief de variabele kosten daarvan - zijn toch door automobilisten meegenomen in hun routekeuze, en dus al onderdeel van de rule-of-half batenberekening op basis van veranderde reistijden?

Reistijdbetrouwbaarheid en robuustheid

16. In tabel 4.6 (reistijdbetrouwbaarheidsbaten) lijkt de verhouding tussen contante waarde en absolute waarde in 2030 vrij hoog. Bijvoorbeeld in scenario Midden $58/2 = 29$ (of rekening houdend met afronding minimaal $57,5/2,5 = 23$). Deze cijfers zijn alleen consistent als de reistijdbetrouwbaarheidsbaten tussen 2026 en 2116 met gemiddeld minstens 2,0% per jaar groeien.
- a. Hoe hoog is de gemiddelde jaarlijkse groei van de reistijdbetrouwbaarheidsbaten?
 - b. Klopt het dat de gemiddelde jaarlijkse groei van de reistijdwinsten (of -verliezen) die worden veroorzaakt door veranderingen in congestie gelijk is aan de gemiddelde jaarlijkse groei van de reistijdbetrouwbaarheidsbaten (want het laatste is 25% van het eerste)?
17. Roubustheid wordt in de MKBA kwalitatief beschreven, met plus-tekens. Daarnaast zijn gemonetariseerde baten van betrouwbaarheid meegenomen. Over robuustheid zegt de MKBA (p. 28): *"Roubustheid is nauw gerelateerd aan betrouwbaarheid. Ook bij robuustheid gaat het om de kans dat de weggebruiker een bestemming binnen de verwachte reistijd bereikt, waarbij de vraag centraal staat in welke mate extreme reistijden als gevolg van incidenten (ongevallen, extreem weer, werkzaamheden en evenementen) voorkomen kunnen worden. Het gaat hierbij bijvoorbeeld ook om de vraag in hoeverre bij incidenten alternatieve routes beschikbaar zijn."* Is robuustheid naar het oordeel van Ecorys een (niet-gemonetariseerde) extra baat, of een onderdeel van de (wel-gemonetariseerde) betrouwbaarheidsbaten?

Hinder in de bouwperiode

18. De MKBA stelt: p. 29: *"Als de doorstroming van het autoverkeer gedurende langere tijd hinder ondervindt van de realisatie van een project dienen deze effecten in kaart te worden gebracht. De effecten tijdens de realisatieperiode zijn in de verschillende studies voor de Duinpolderweg niet in kaart gebracht. Daarom nemen wij voorlopig aan dat het autoverkeer geen langdurige hinder ondervindt tijdens de realisatiefase."* In de tabel met MKBA resultaten (p. 35-36) wordt dit effect als nul gepresenteerd.
- a. Waarom heeft Ecorys niet zelf een schatting gemaakt van de omvang (in euro's) van dit negatieve effect?
 - b. Hoe lang duurt "geen langdurige hinder"?

- c. Als deze hinder niet langdurig zou zijn, impliceert dat dan dat het effect in de MKBA verwaarloosbaar is?

Verkeersveiligheid

19. Zijn voor de waardering van verkeersveiligheid kengetallen gebruikt uit tabel 3 van het memo "Waarderingskengetallen verkeersveiligheid" van Rijkswaterstaat? (<https://www.rwseconomie.nl/binaries/rwseconomie/documenten/publicaties/2016/2016/veiligheid/veiligheid/waarderingskengetallen-verkeersveiligheid.pdf>)
Zo nee, hoe is verkeersveiligheid gewaardeerd?

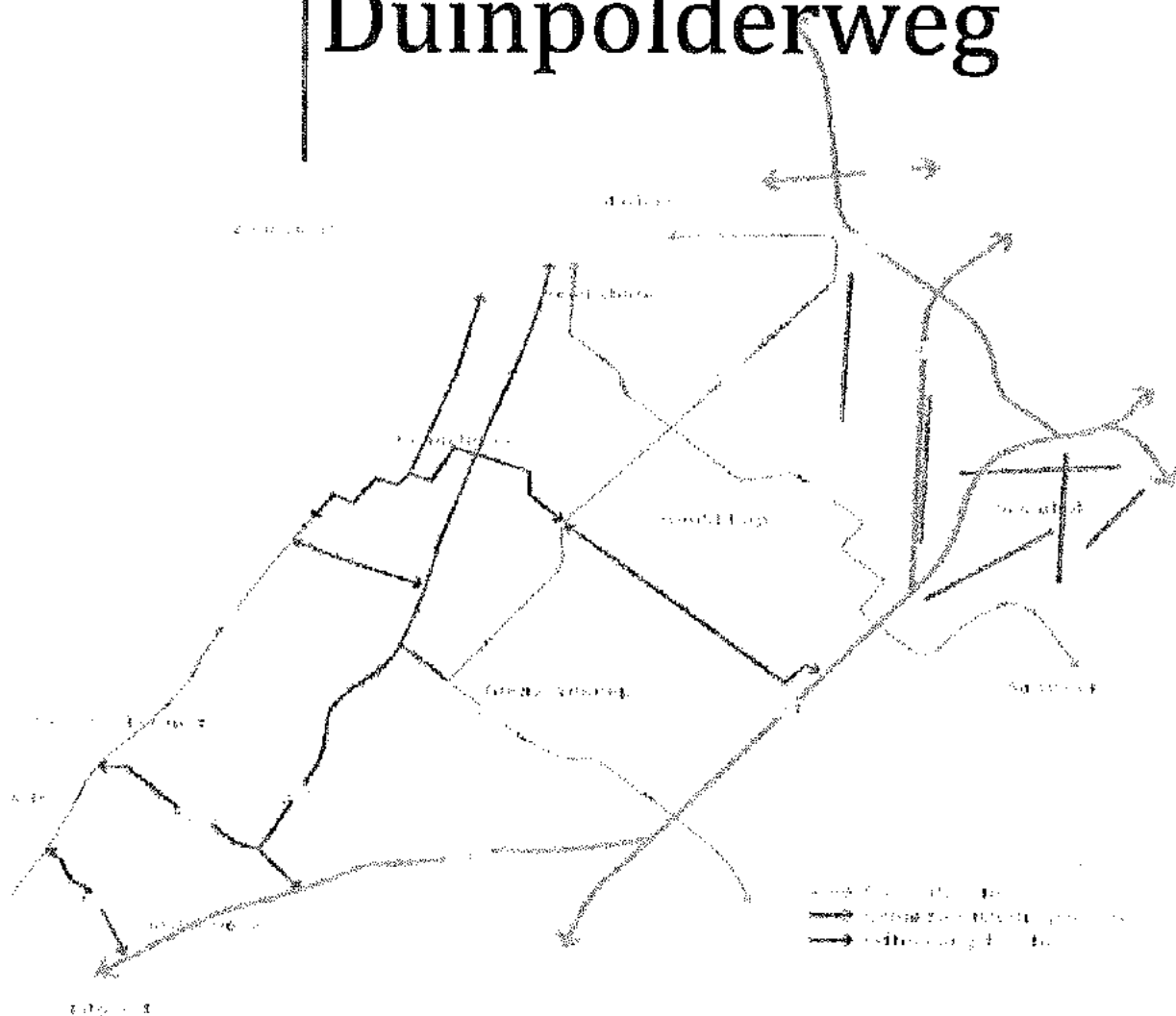
Leefomgeving / milieu

20. De MKBA waardeert wat betreft de leefomgeving alleen geluid en luchtkwaliteit in geld. Andere effecten worden kwalitatief weergegeven, met plussen en minnen (tabel 4.18). Het gaat om de volgende aspecten: Plaatsgebonden risico, Groepsgebonden risico, Beleving landschap, Natuur, Grondwatersysteem, Oppervlaktewater, Cultuurhistorisch waardevolle patronen, Cultuurhistorisch waardevolle elementen en Archeologie. De keuze om deze effecten niet te kwantificeren en monetariseren wordt in de MKBA als volgt onderbouwd (vet CK): *"Conform de richtlijn zijn een drietal effecten gekwantificeerd; verkeersveiligheid, geluid en luchtkwaliteit. Daarnaast zijn een aantal effecten kwalitatief overgenomen uit het planMER. Deels omdat gedetailleerde kwantitatieve informatie hierover ontbreekt en deels omdat methodieken voor waardering nog in ontwikkeling zijn. Tegen deze achtergrond schrijft het kader OEI bij MIRT-verkenningen uitsluitend de waardering van een select aantal externe effecten voor."* Het kader KBA bij MIRT verkenningen (p. 38) stelt over leefomgevingsaspecten anders dan broeikasgassen, luchtkwaliteit en geluid: *"Bovendien kan de beschrijving kwalitatief zijn, tenzij er sprake is van omvangrijke effecten. Of een effect al dan niet omvangrijk is zal per geval moeten worden bepaald, eventueel in overleg met de opdrachtgever."*

Is in de MKBA nagegaan of het gaat om omvangrijke effecten en zo ja, hoe?

21. In tabel 5.1 worden de meeste effecten gemonetariseerd, maar de (vaak negatieve) effecten op de leefomgeving niet. De tabel presenteert totale baten; saldi van baten en kosten; en baten-kostenverhoudingen. Is Ecorys van mening dat deze cijfers de totale welvaartseffecten (maatschappelijke kosten en baten) weergeven?
- Zo ja, kan Ecorys onderbouwen dat de negatieve leefomgevingseffecten leiden tot verwaarloosbare welvaartseffecten?
 - Zo nee, waarom concludeert de MKBA (p. 35) dat voor *"de meeste alternatieven de maatschappelijke baten hoger zijn dan de maatschappelijke kosten"* (p. 35) en dat *"vijf van de alternatieven per saldo resulteren [in]... positieve maatschappelijke baten in vergelijking met het nulalternatief waarin de Duinpolderweg niet wordt aangelegd"*?
22. In tabel 4.15 van de MKBA worden de effecten van broeikasgassen en luchtkwaliteit in geld uitgedrukt. In de tekst erboven staat: *"De totale voertuigkilometers nemen als gevolg van het project toe."*
- Hoe groot is deze toename van het aantal voertuigkilometers?
 - Hoe zijn deze extra voertuigkilometers omgerekend in extra emissies?
 - Zijn de extra emissies omgerekend in euro's met behulp van kengetallen van Rijkswaterstaat: (<https://www.rwseconomie.nl/documenten/publicaties/2016/2016/leefomgeving/leefomgeving>)?

Natuur in de MER- studie Duinpolderweg



Ecologisch adviesbureau Antje Ehrenburg
in samenwerking met Chris Brunner, milieuplanoloog



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-min-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 bestaat 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).

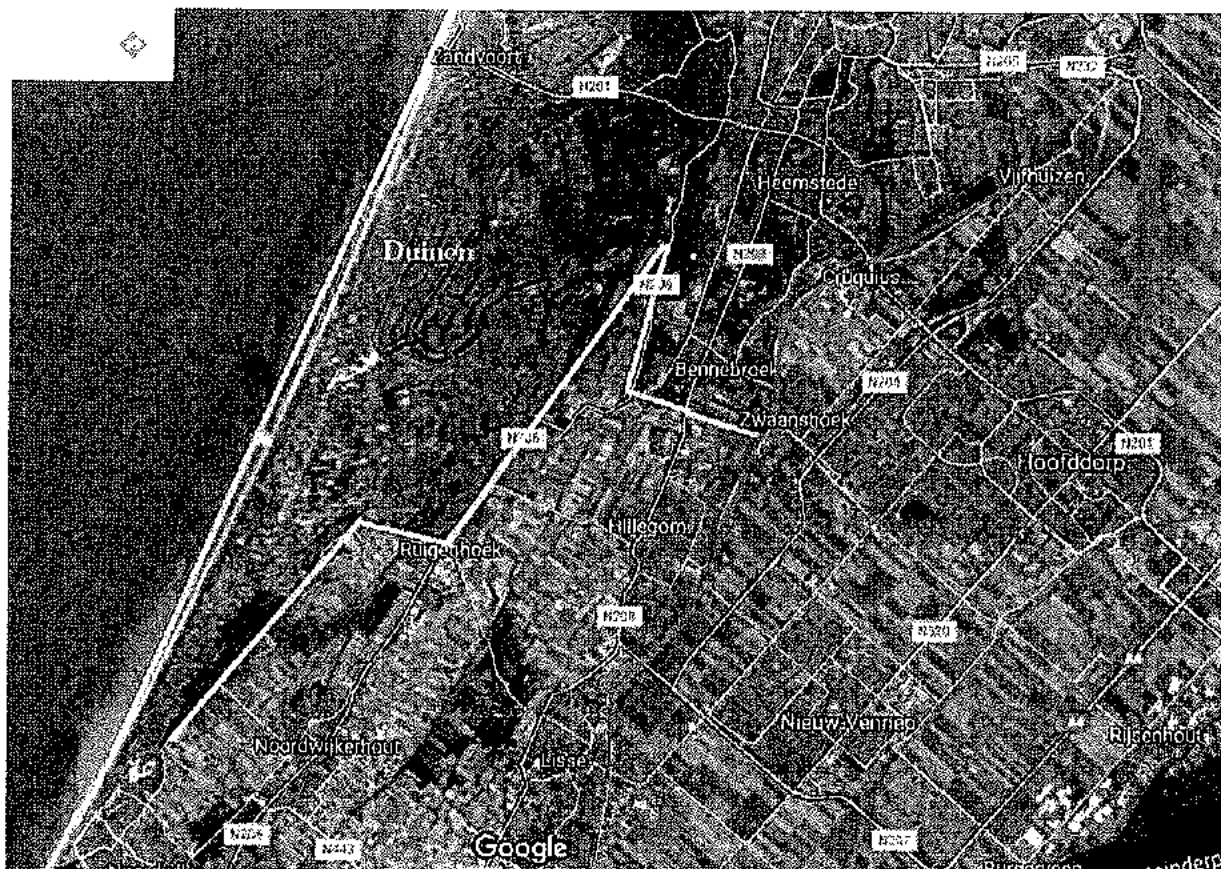
De duinen van Zuid-Kennemerland zullen niet direct worden aangetast door een nieuwe Duinpolderweg (tracé zal niet door duinen gaan), maar kunnen wel indirect worden beïnvloed (o.a. toenemende stikstofdepositie door meer verkeer, barrièrewerking voor soorten, mogelijke invloed op hydrologie e.d.). Voor 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.

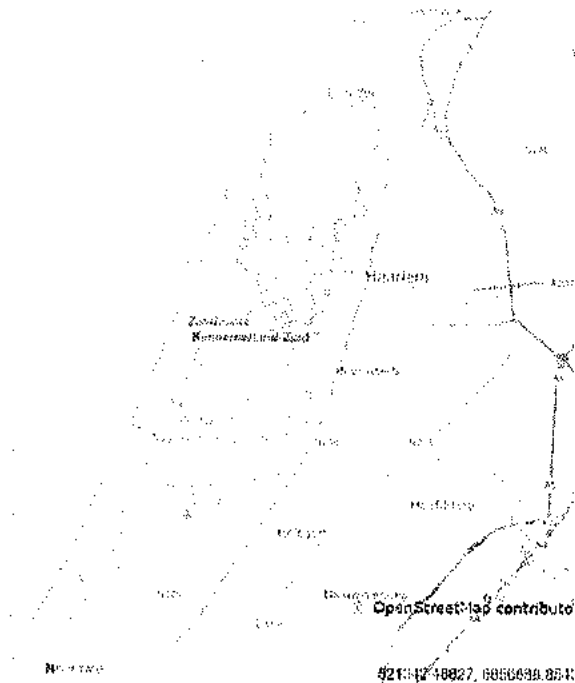


Figuur 1: Luchtfoto van de regio waarin de Duinpolderweg is geprojecteerd en/of invloed op heeft, met indeling in grote landschappelijke eenheden: links de duinen van Zuid-Kennemerland tussen Zandvoort en Noordwijk (geel), en de ten oosten daarvan gelegen Bollenstreek (groen) en Haarlemmermeerpolder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

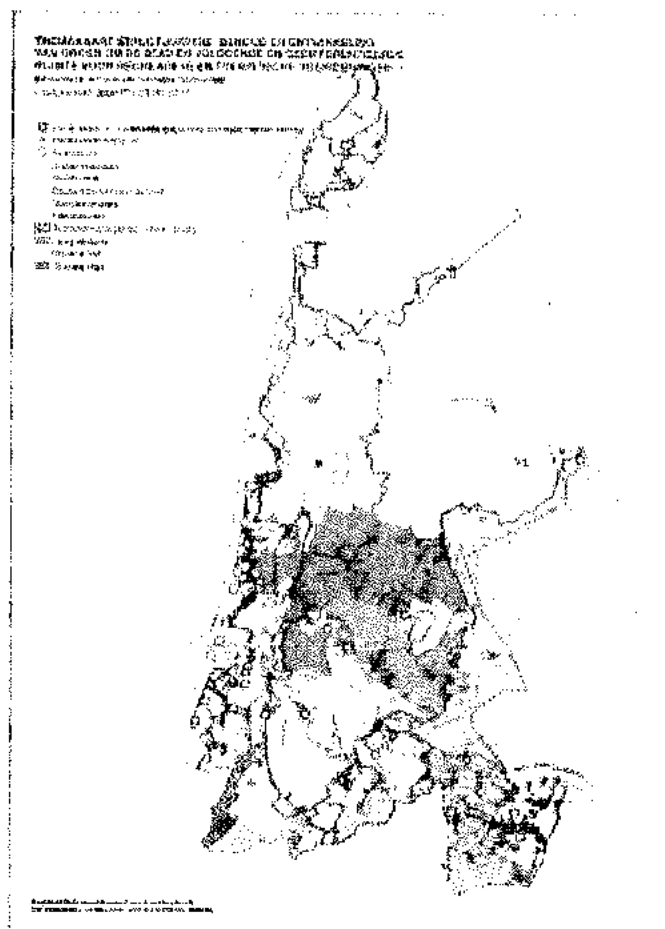
3. Natuurbeleid in de provincies Noord- en Zuid-Holland

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

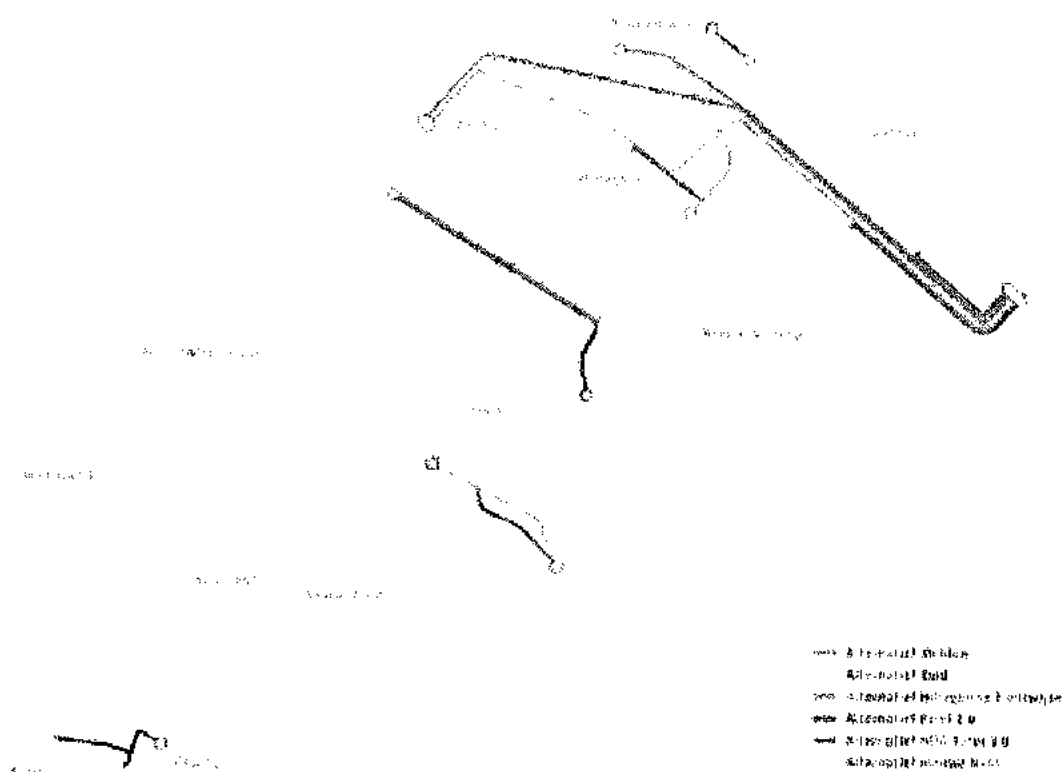
² Toelichting op Meervoudig transformatiegebied: <https://data.overheid.nl/data/dataset/structuurvisie-transformatiegebied-meervoudig>

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

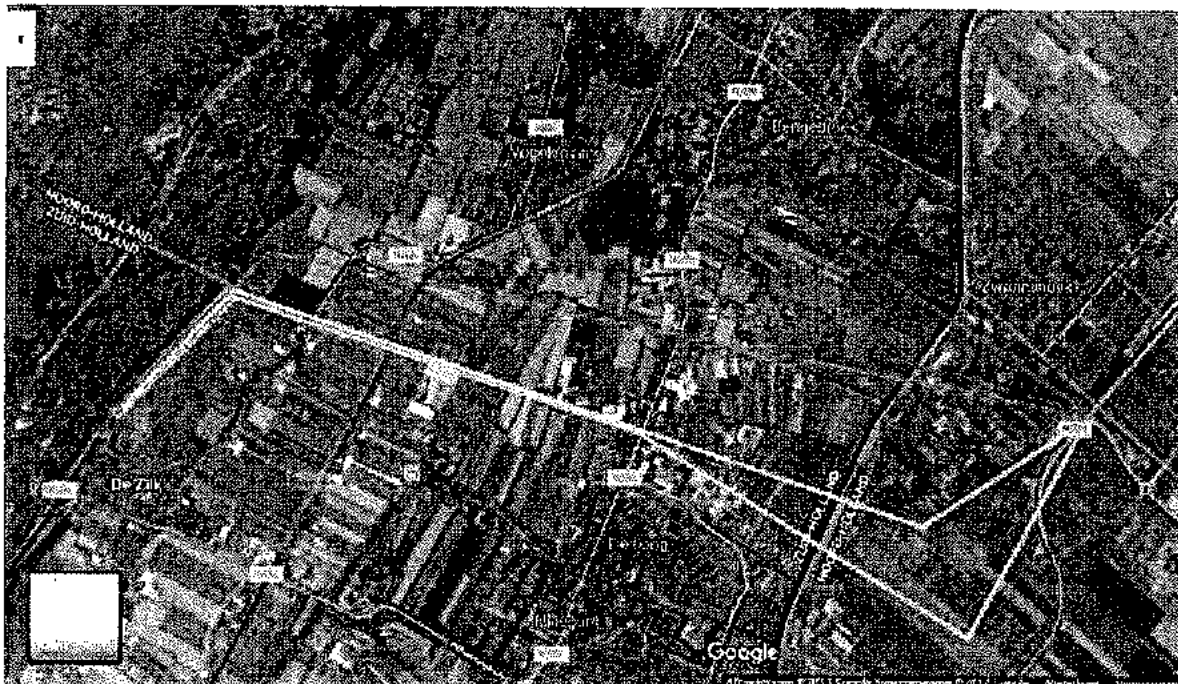
Bij het doornemen van het deelrapport Natuur zijn mij de volgende zaken opgevallen:

- Het deelrapport Natuur is opgesteld op basis van bestaande literatuur, opgevraagde data uit de Nationale Database Flora en Fauna (NDFF) 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. +/- = 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 Aerius 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 Weerlanerpolder) en verbindingen (o.a. Ringvaart, Leidsevaart en Oegstgeesterkanaal) worden in het deelrapport niet of amper genoemd, en dus ook niet meegenomen in de beoordeling (omissies). 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-spelregels 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.

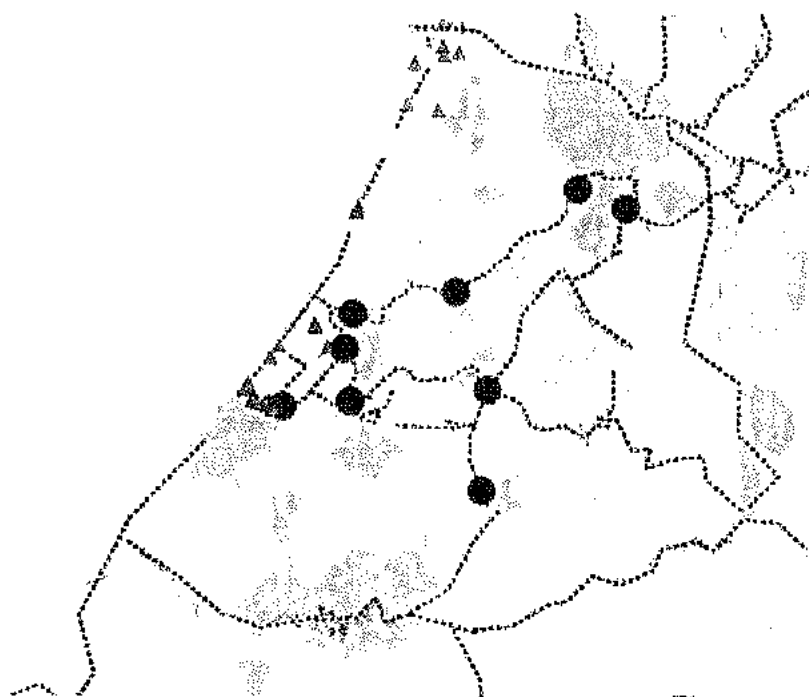
Verder wordt gesteld dat er bij geen van de tracés effect is op **bomen** die potentieel voor vleermuizen geschikt zijn, behalve bij NOG Beter 2.0 (boschages Vinkenweg Oegstgeest). Het is zeer de vraag of de aanwezige bomen afdoende zijn onderzocht, om deze uitspraak zo te kunnen doen. Boombewonende 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 **franjestaart**. 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 binnenduinrand 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 broedhoppen voor deze soort worden aangelegd.

Toekomstig vóórkomen 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.

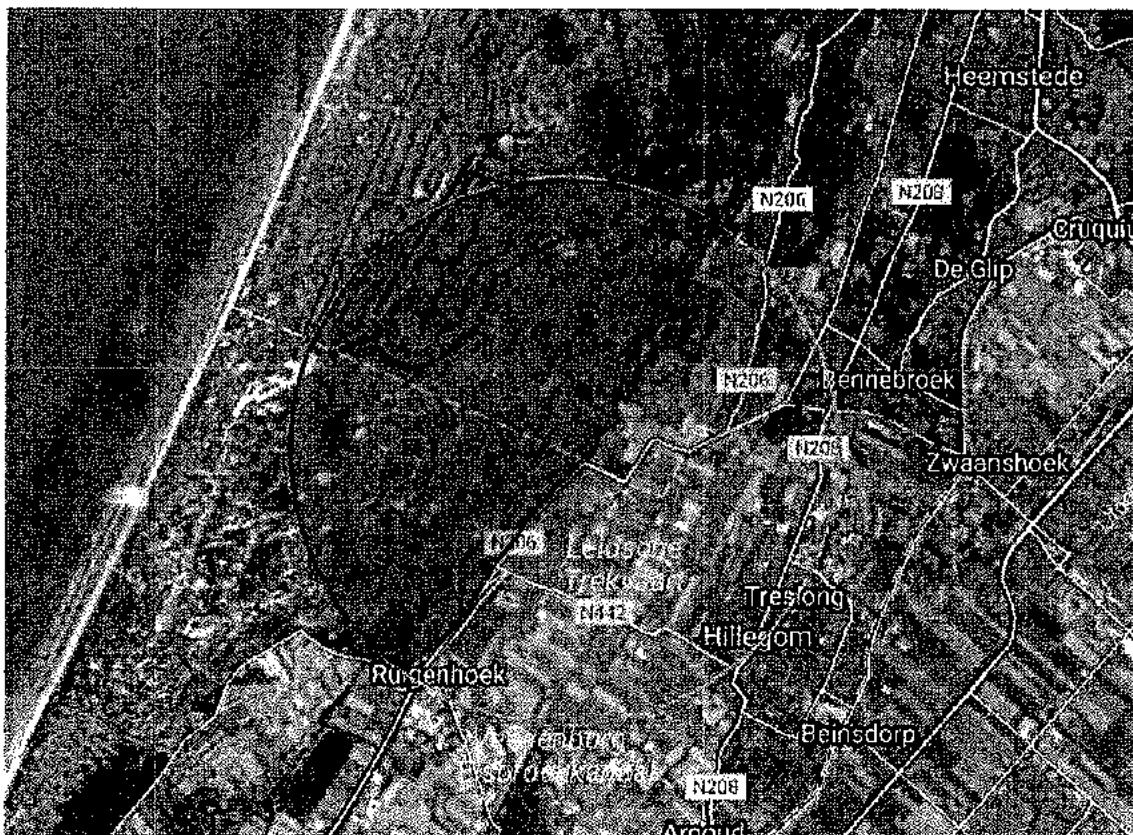
De Bollenstreek is dus wel degelijk leefgebied voor verschillende (al dan niet) beschermde ongewervelden.

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 verstorende 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) gemeenschappen 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:

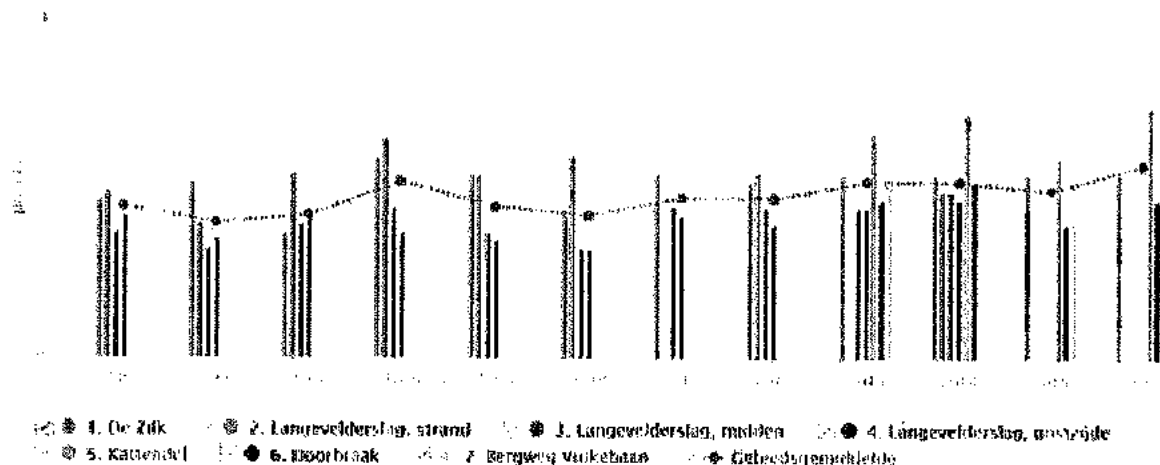
- De gehanteerde rekenmethode is inmiddels wat betreft de te verwachten autonome vermindering van de stikstofdepositie achterhaald.
- Veel te simplistisch wordt aan het einde van het betreffende hoofdstuk ineens gesteld dat gebruik kan worden gemaakt van de zogenaamde 'ontwikkelruimte' in de Programmatische 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 Stiltegebied.

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. Zien sw	Hilleg. Zien sw 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 B-1 Samenvatting effectbeoordeling per alternatief

		Alternatief Duinpolderweg							
		Midden	Midden-Slwg	Zuid	Hilleg. Zwausw	Hilleg. Zwausw Zuid	Paral 2.0	Meerwa N200	NOG Beter 2.0
Natura 2000	N-depositie								
	ruimtebeslag op habitatype	0	0	0	0	0	0	0	0
	geluid	-10	-10	-10	0	0	0	0	0
	licht	0	0	0	0	0	0	0	0
	optische effecten	0	0	0	0	0	0	0	0
	verdroging				0	0	0	0	0
totaal N2000					-10	-10	-10		-10
Wnb soorten	stikstofdepositie	-10	-10	-10	0	0	0	-10	0
	ruimtebeslag						-10		-10
	verdroging	0	0	0	0	0	0	0	0
	barrièrewerking								
	verstoring (licht en geluid)								
	overdring Wnb						-10		-10
totaal Wnb soorten							-10		-10
Houtopstanden									
NNN (buiten N2000)	ruimtebeslag		-10		0				
	N-depositie	0	0	0	0	0	0	0	0
	Verdrinking Haardenmetreer						-10		-10
	Verstoring (geluid, licht, optisch)	-10	-10	-10				-10	-10
	barrièrewerking/versnipperi ng	0	0	-10	0	0	-10	-10	-10
	totaal NNN								
Eindscore									

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

8.8 Samenvattend

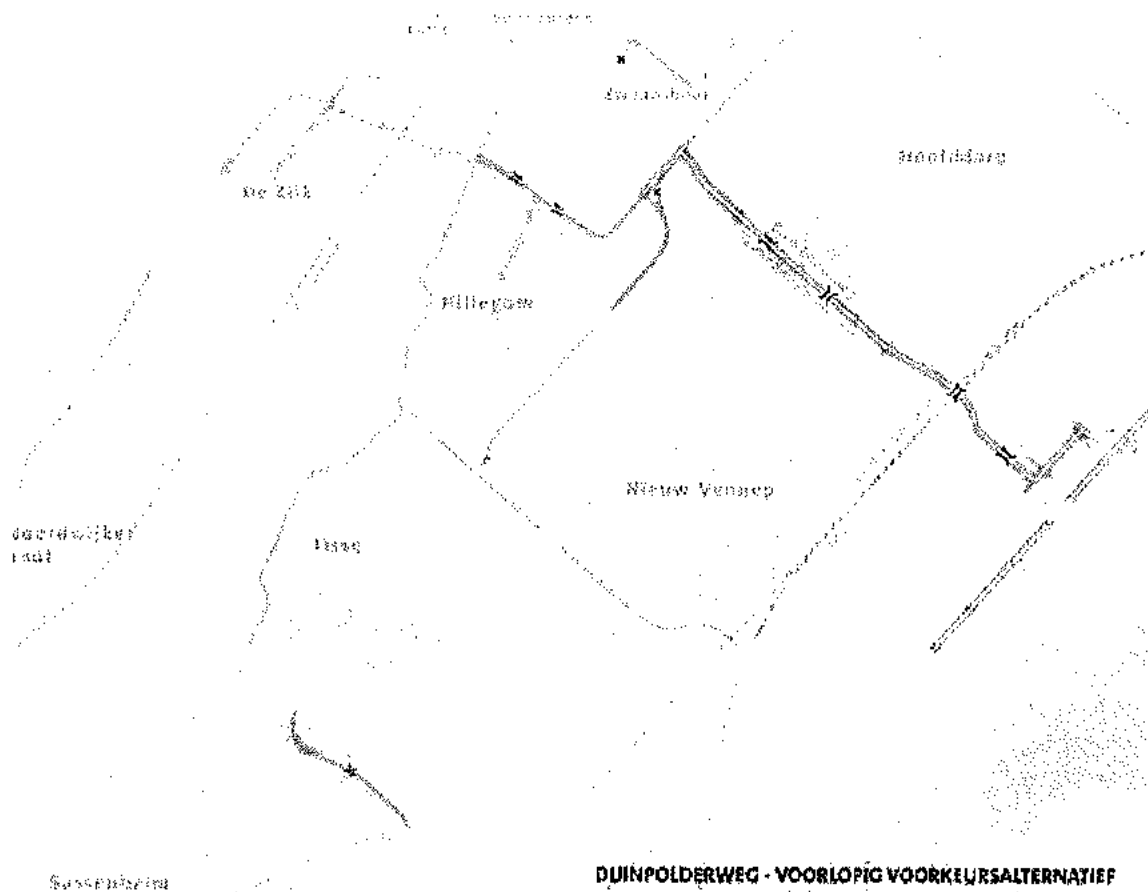
Bij de effectbeoordeling in het deelrapport Natuur worden vele aspecten behandeld, en daardoor lijkt het uitvoerig. Er is echter sprake van:

- 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 Weerianerpolder 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 voorkeu
rsalternatief 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. 088 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/P rofiel_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/natuur-onderzoek-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	Winterrustlaan	Oostelindervaart	Oostduin
Soort	RL broedv.	RL winter/doortrek.	Wlp	Oep	Wrl (moerasbos)	Oev	OD
1 Fuut			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 Oelevaar			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 Koigans *			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	X	X
21 Krakeend			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 Tafelend *			X (Rv; feb '12; 1 ex.)				
26 Kuifeend			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 kiekendief			X	X			
30 Sperwer			X	X	X		X
31 Havik			X				
32 Buizerd			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 Meerkooi			X *	X		X	X
38 Schalekster			X	X			X
39 Kluut			X (apr '13; 1 ex.)				
40 Bontbekplevier	Kwetsbaar						X (sep '11; 1 ex.)
41 Kleine plevier			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 Boanifter			X (mei '17; 3 ex.)				
49 Wiigat *			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 Kokmeeuw			X (+ Ringvaart)	X (+ Ringvaart)		X	X
55 Stommeeuw			X (+ Ringvaart)	X (+ Ringvaart)			
56 Zilvermeeuw			X (+ Ringvaart)	X (+ Ringvaart)			
57 Kleine mantelmeeuw			X (+ Ringvaart)	X (+ Ringvaart)			X
58 Visdief	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			Weerlanderpolder	Oosteinderpolder	Winternustlaan	Oosteindervaart	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 Huishwaluw	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 Merel			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 Tjiftjaf			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 Keep *	Gevoelig				X		
99 Sijp *				X (BATV)	X		
100 Kleine bamsijp							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 Weerlander

* 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 overvloedige 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 Oostender 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:

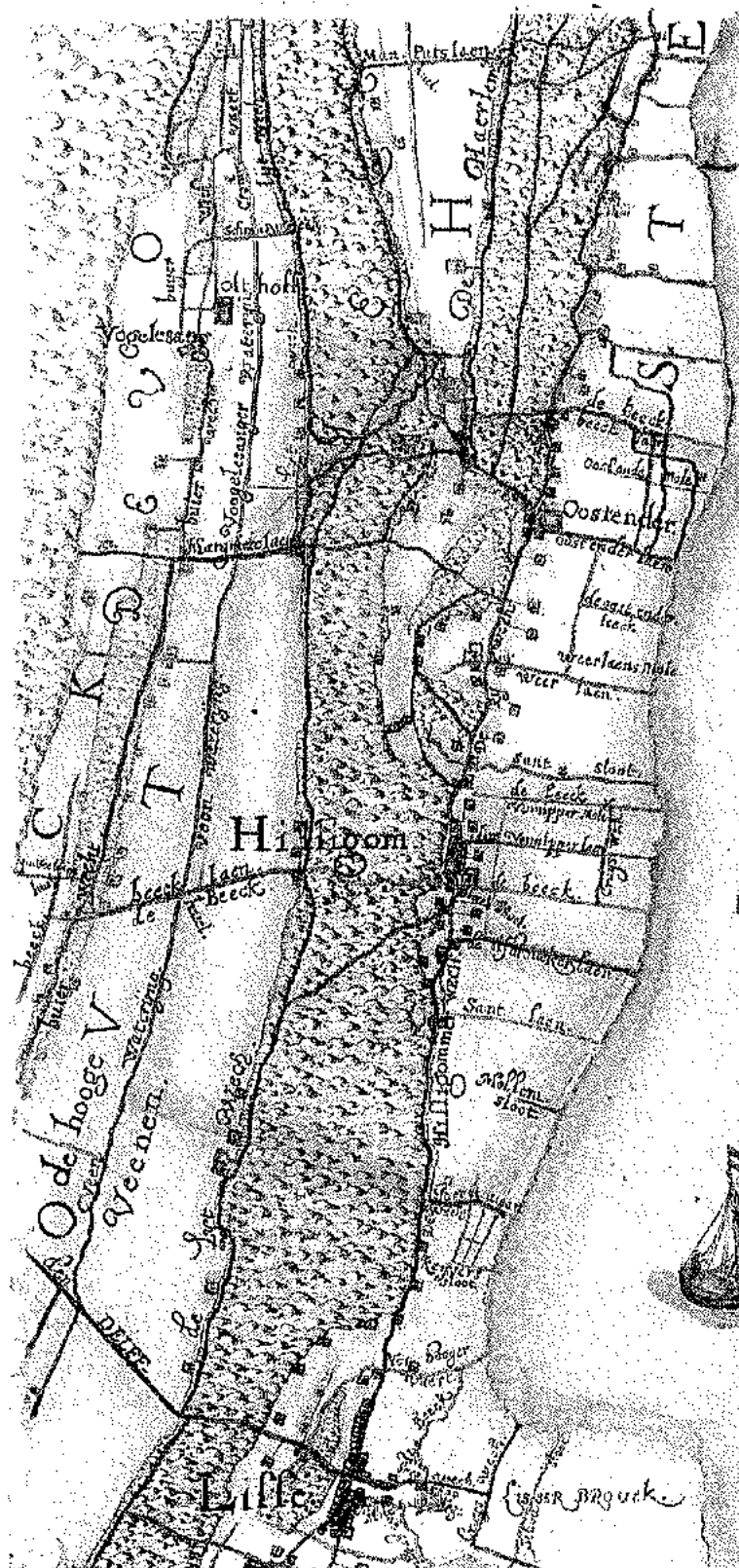
- de eeuwenoude veenstromen de Leek en de kleine Leek die als levensaders door deze polder stromen;
- het verkavelingspatroon dat van noord naar zuid loopt en terug voert tot de late Middeleeuwen (het Slagenlandschap).

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.



DEVENNIE.

LEYDT
MEER

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.

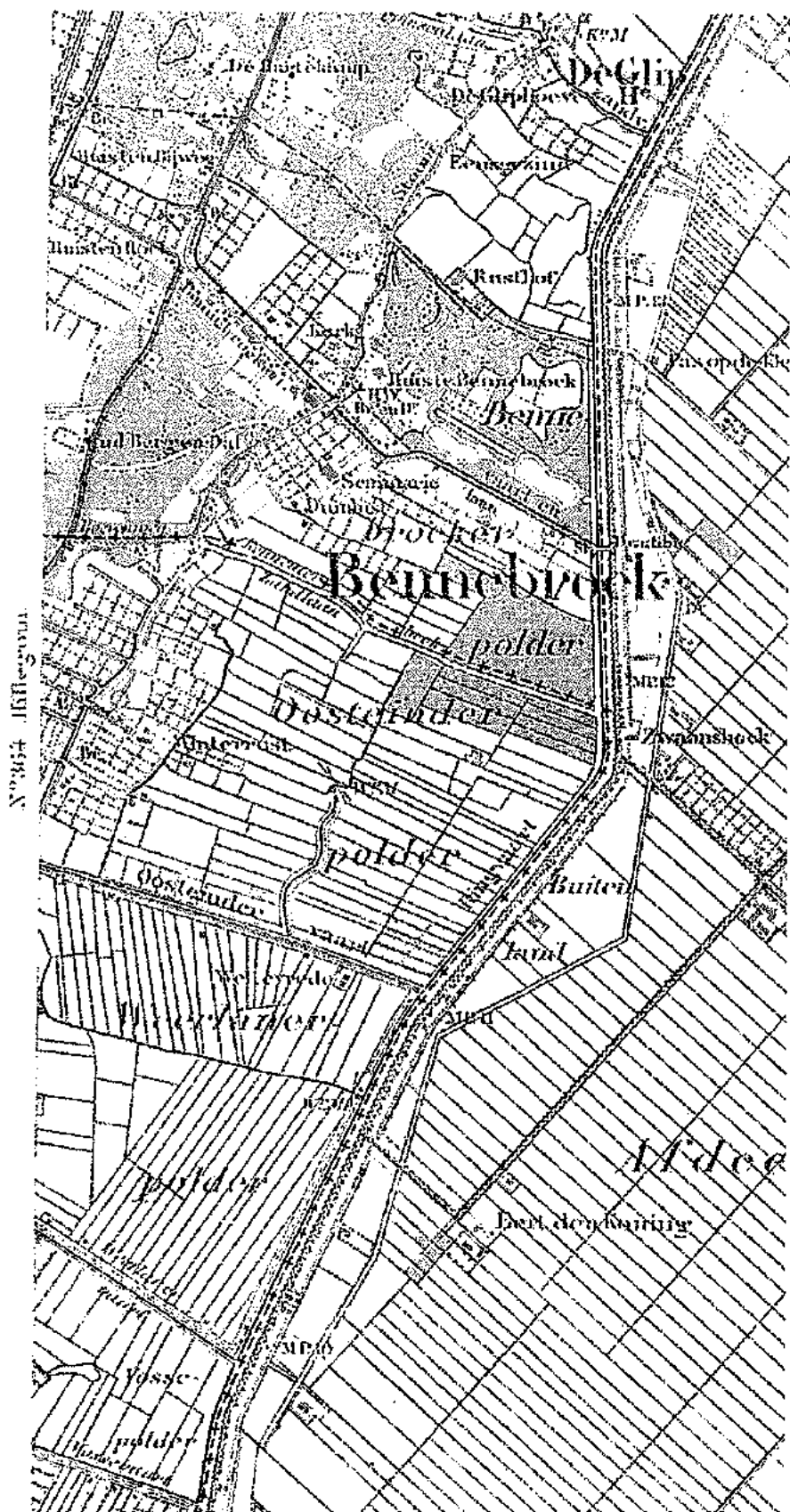
De Oost ender leeck (de huidige Leek) in de Weerlaenerpolder en de Leeck (nu Molensloot) zijn goed te zien.

Ook de locaties waar de windmolen in de Weerlaen en de Oost ende Mole in de Oostender (Oosteinderpolder) bben gestaan, is op deze kaart terug te vinden.

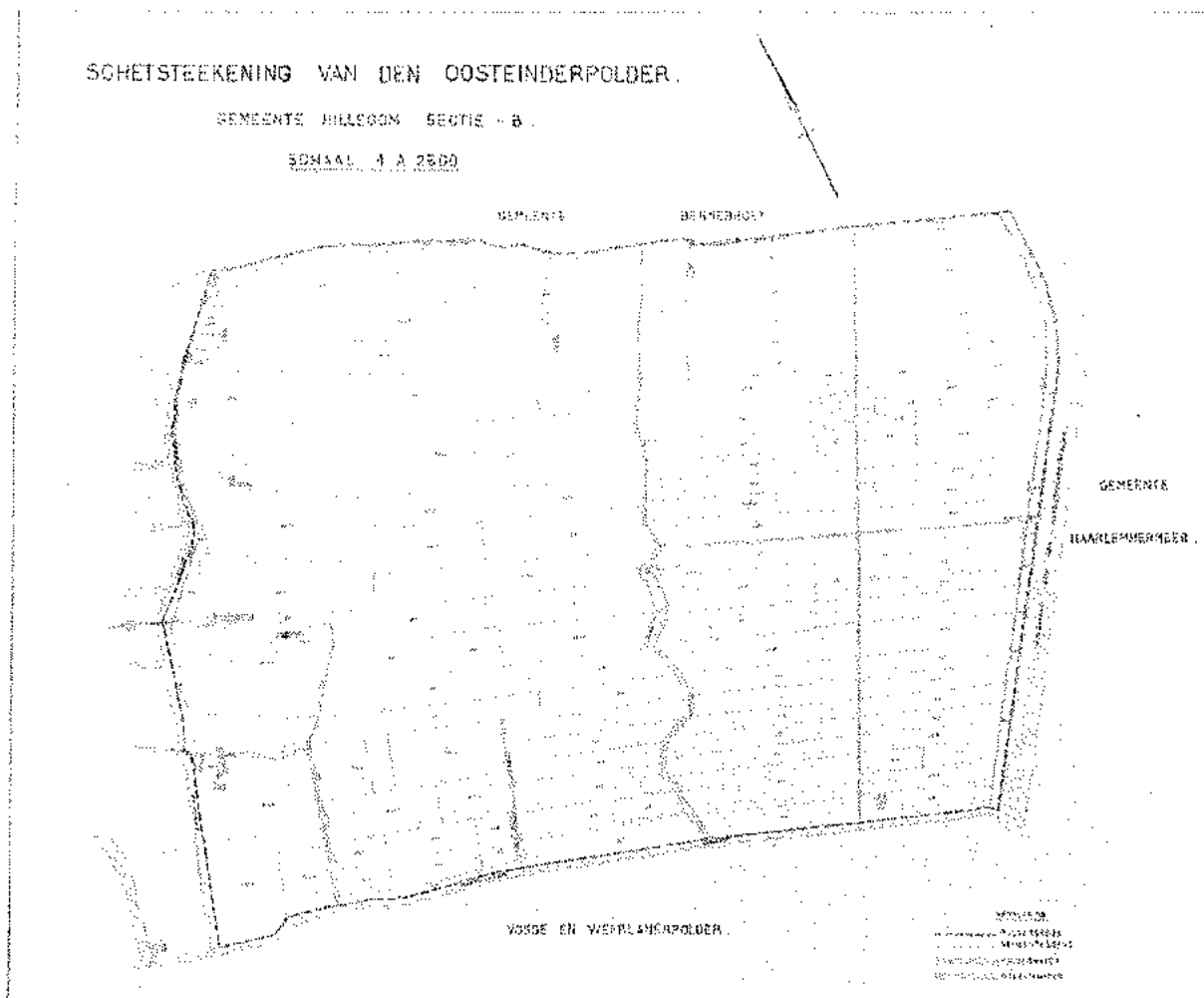


Grote historische atlas van West Nederland 1839 – 1859

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



1913 Atlas van historische topografische kaarten
 De Weerlander- en Oosteinderpolder aan het begin van de 20^e eeuw.



1942 De Oosteeperpolder

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

DE POLDERS NU



**UNIEKE Cultuurhistorische
landschapkenmerken
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 verkavelingspatroon 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 planstudie en het voorlopig voorkeursalternatief voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek and 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:	Vogelenzang
E-mailadres			
Telefoonnummer:			
Datum	16-02-2018		
Zienswijze:	Deel 2 zienswijze [redacted] Dit betreft de resterende bijlagen. Definitieve rapport hr. C. Koopmans volgt z.s.m.		
Bijlage	55601088_3565806_20180216_Bijlage_3_Eindconcept_quick_scan_MKBA_Prof._dr._Carl_Koo		
Bijlage	55601088_3565807_20180216_Bijlage_4_rapport_Natuur_in_MER-studie_DPW_def-Antje_Ehrenburg-Chris_Brunner.pdf		
Bijlage	55601088_3565808_20180216_Bijlage_5_Cultuurhistorische_Waarden_Weerlaner-en_Oosteinderpolder_Ver._BdP.pdf		

327

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 16 Feb 2018 18:45:02 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55600151_3565824_Zienswijze_Duinpolderweg_VZF_Hillegom.doc,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderw
eg_55600151.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Gewijzigde invoer
Kenmerk	55600151
Status	Gereed
Aangemaakt	16-02-2018 17:12:01
Gewijzigd	16-02-2018 18:45:03

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED]
(Formdesknummer: 55600151)

P.O. Box 25, 2180 AA Hillegom, The Netherlands

Provincie Noord Holland
T.a.v. Mw. R. Luchtenburg
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM
NEDERLAND



Royal Van Zanten
driven by passion

Datum

16 februari 2018

Uw kenmerk

1030959/ zienswijze
Duinpolderweg

Contactpersoon

Telefoon

Fax

E-mail

Zienswijze planstudie Duinpolderweg

Geachte mevrouw Luchtenburg,

In reactie op het schrijven (kenmerk 1031782/1031786) van Mr.H.A. Grotenhuis namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland stuur ik u hierbij onze zienswijze naar aanleiding van de planstudie Duinpolderweg.

Ik wil namens Van Zanten Flowerbulbs B.V. (VZF), al sinds 1862 gevestigd op adres 1^e Loosterweg 1A in Hillegom reageren op het besluit van het voorkeursalternatief Duinpolderweg.

Royal van Zanten is een familiebedrijf dat succesvol opereert in de sierteelt. Wij veredelen en vermeerderen uitgangsmateriaal voor professionele sierteeltbedrijven over de hele wereld.

Binnen VZF ontwikkelen we nieuwe variëteiten van bloembollen en met name lilies. Wij beschikken hiertoe over een geavanceerde veredelingsafdeling waarin we met behulp van nieuwe technieken streven naar de ontwikkeling van nieuwe, verbeterde rassen.

In dit voorlopige plan zal de Duinpolderweg over een deel van ons bedrijfsterrein worden aangelegd. Hierbij concreet over 16.000 m² kassencomplex en een deel van onze grond achter de kassen. Tevens zal de weg komen te liggen pal naast onze verwerkingshal en koelcellencomplex.

Wij zijn als bedrijf actief in veredeling, productie, verwerking, preparatie, bewaring en export van bloembollen

De aanleg zoals voorgesteld in het huidige plan zal zeer zwaar ingrijpen in onze bedrijfsactiviteiten.

Onze activiteiten in de kassen zijn specifiek veredeling en doorteelt van weefselkweek. Dit is de kern van ons bedrijf. Zonder veredeling en teelt van ons allerbeste, hoogwaardige uitgangsmateriaal kunnen wij de productie, bewaring en export van onze bolproducten niet voortzetten.

Op alle overeenkomsten zijn de algemene voorwaarden van Anthos van toepassing. Op verzoek sturen wij u een exemplaar toe.

Datum

16 februari 2018

Pagina

2 / 2

Bij aanleg van de Duinpolderweg in het nu voorgestelde alternatief zullen genoemde bedrijfsactiviteiten moeten worden gestaakt. Dit zal het voortbestaan van ons bedrijf ernstig in gevaar brengen.

Daar wij sinds kort, zonder enige toelichting vanuit de provincie Noord-Holland zijn geconfronteerd met dit plan, moeten wij de definitieve gevolgen en financiële consequenties voor ons bedrijf nog verder (laten) uitwerken. Graag nodig ik een van de betrokken bestuurders uit om op ons bedrijf te komen kijken en de gevolgen van het gekozen tracé te overzien. Uiteraard kunnen we dan e.e.a. nader toelichten als het gaat over de nadelige consequenties voor ons bedrijf.

Tot slot wil ik duidelijk maken dat wij tegen dit plan zijn en u verzoeken om uw voorlopige voorkeursalternatief te herzien en te kiezen voor een van de andere varianten van de Duinpolderweg.

Ik zie graag uw reactie tegemoet.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

[Redacted name]

Algemeen Directeur



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-enstreek, ook bekend als Duinpolderweg.

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

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

Naam:

Organisatie:

Postadres:

Huisnr.

Postcode:

Plaats:

Hillegom

E-mailadres

Telefoonnummer:

Datum

16-02-2018*

Zienswijze:

Geachte Mw. Luchtenburg,

Middels de bijgevoegde bijlage sturen wij u de zienswijze Duinpolderweg.

Ik vertrouw erop u voorlopig voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

[Handwritten signature]

Hillegom

Bijlage

55600151_3565824_Zienswijze_Duinpolderweg_VZF_Hillegom.doc

Bijlage

Bijlage

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 16 Feb 2018 23:36:39 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55604810_3566111_Zienswijze_planstudie_Duinpolderweg.pdf,55604810_3566112_Kaart_situatie_woonhuis_Noorder_Leidsevaart_56.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55604810.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55604810
Status	Gereed
Aangemaakt	16-02-2018 23:36:41

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer: 55604810)

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] Hillegom
[REDACTED]

E-mail: [REDACTED]

Geachte bestuurders,

In deze brief laten wij onze zienswijze weten over de voorkeursvariant van de Duinpolderweg.

Allereerst willen we dit schrijven toespitsen op het persoonlijk leed wat ons wacht na mogelijke aanleg van de aansluiting van de N208 op de N206 met dit voorkeurstracé.

Wij wonen reeds 33 jaar met heel veel plezier bij onze vaste plantenkwekerij op de Noorder Leidsevaart 56. Vanuit onze woonkamer hebben we vrij uitzicht op De Zilk.

Na een lang werkzaam leven mogen we hopelijk over een aantal jaren gaan genieten van de AOW, in ons mooi gelegen huis met prachtig uitzicht en alle rust die bij de Noorder Leidsevaart hoort. Met deze voorkeursvariant zal aan dit mooie vooruitzicht een abrupt einde komen. De weg zal dan binnen 100 meter van ons huis komen te liggen en krijgen we voorgoed te maken met geluidsoverlast, stank en stof aangezien de zuidwesten wind vaak onze kant op is. Daarnaast raken we ons zo geliefde uitzicht kwijt door een metershoog talud doordat de weg over de Leidsevaart, Noorder Leidsevaart en de ernaast gelegen sloten moet worden aangelegd. Het zal u duidelijk zijn dat de waardedaling van onze woning door de aanleg van deze weg voor ons een grote zorg is.

Daarbij zijn wij van mening dat met de keuze van de huidige voorkeursvariant bij doortrekking naar de N206 er een gebied doorsneden wordt dat belangrijk is voor de bollen en vaste plantenteelt in onze regio en een enorme aantrekkingskracht heeft op toeristen.

Onze voorkeur gaat uit voor het niet aanleggen van de weg tussen de N208 en de N206.

Als er al een weg aangelegd moet worden tussen de N208 en de N206 zijn wij voorstander van de middenvariant. Bij de middenvariant worden nog enigszins de contouren gevolgd van de huidige wegen Zilkerduinweg, Margrietenlaan en Nieuwe Weg.

De middenvariant volgt vanaf de N208 tot aan de Nieuwe Bennebroekerweg een veel logischere route met minder bochten en er moeten minder huizen en bedrijven voor worden afgebroken, waardoor deze variant minder leed bezorgd voor bewoners en de eigenaren van de bedrijfspanden. Daarnaast is de middenvariant vele miljoenen euro's goedkoper.

Voor ons is eveneens een belangrijk item dat er snel duidelijkheid moet komen of deze weg er komt of niet. De aanleg van een mogelijke weg vlak langs ons huis geeft veel onzekerheid en onrust en is veel lastiger te accepteren dan wanneer we weten waar we aan toe zijn. Daarom zijn wij voor snel duidelijkheid wat waar komt en wanneer.

Met vriendelijke groet,

[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-enstreek, 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 bestuurders,

In deze brief laten wij onze zienswijze weten over de voorkeursvariant van de Duinpolderweg.

Allereerst willen we dit schrijven toespitsen op het persoonlijk leed wat ons wacht na mogelijke aanleg van de aansluiting van de N208 op de N206 met dit voorkeursstracé. Wij wonen reeds 33 jaar met heel veel plezier bij onze vaste plantenkwekerij op de Noorder Leidsevaart 56. Vanuit onze woonkamer hebben we vrij uitzicht op De Zijk.

Na een lang werkzaam leven mogen we hopelijk over een aantal jaren gaan genieten van de AOW, in ons mooi gelegen huis met prachtig uitzicht en alle rust die

bij de Noorder Leidsevaart hoort. Met deze voorkeursvariant zal aan dit mooie vooruitzicht een abrupt einde komen. De weg zal dan binnen 100 meter van ons huis komen te liggen en krijgen we voorgoed te maken met geluidsoverlast, stank en stof aangezien de zuidwesten wind vaak onze kant op is. Daarnaast raken we ons zo geliefde uitzicht kwijt door een metershoog talud doordat de weg over de Leidsevaart, Noorder Leidsevaart en de ernaast gelegen sloten moet worden aangelegd. Het zal u duidelijk zijn dat de waardedaling van onze woning door de aanleg van deze weg voor ons een grote zorg is.

Daarbij zijn wij van mening dat met de keuze van de huidige voorkeursvariant bij doortrekking naar de N206 er een gebied doorsneden wordt dat belangrijk is voor de bollen en vaste plantenteelt in onze regio en een enorme aantrekkingskracht heeft op toeristen.

Onze voorkeur gaat uit voor het niet aanleggen van de weg tussen de N208 en de N206.

Als er al een weg aangelegd moet worden tussen de N208 en de N206 zijn wij voorstander van de middenvariant. Bij de middenvariant worden nog enigszins de contouren gevolgd van de huidige wegen Zilkerduinweg, Margrietenlaan en Nieuwe Weg.

De middenvariant volgt vanaf de N208 tot aan de Nieuwe Bennebroekerweg een veel logischere route met minder bochten en er moeten minder huizen en bedrijven voor worden afgebroken, waardoor deze variant minder leed bezorgd voor bewoners en de eigenaren van de bedrijfspanden.

Daarnaast is de middenvariant vele miljoenen euro's goedkoper.

Voor ons is eveneens een belangrijk item dat er snel duidelijkheid moet komen of deze weg er komt of niet. De aanleg van een mogelijke weg vlak langs ons huis geeft veel onzekerheid en onrust en is veel lastiger te accepteren dan wanneer we weten waar we aan toe zijn. Daarom zijn wij voor snel duidelijkheid wat waar komt en wanneer.

Met vriendelijke groet,




Bijlage

55604810_3566111_Zienswijze_planstudie_Duinpolderweg.pdf

Bijlage

55604810_3566112_Kaart_situatie .pdf

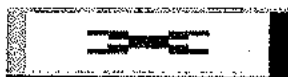
Bijlage



From: "Formdesk Response"
<VGvhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 09:53:09 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Ingevuld formulier: vraag_stellen 1030959

Titel Een vraag aan de provincie stellen
Naam vraag_stellen
Actie Ingevuld formulier
Kenmerk 55608635
Status Gereed
Aangemaakt 17-02-2018 09:52:47

[Open formulier](#) | [Open/bewerk invoer](#) | [Verwijder invoer](#)



Een vraag aan de provincie stellen

Heeft u een vraag aan de provincie Noord-Holland?

Vul dan dit formulier in of bel: (023) 514 31 43 (van maandag tot en met vrijdag van 8.30 uur tot 17.00 uur).

* = Invoer verplicht

Wilt u een WOB-verzoek indienen? Ga dan naar deze pagina: [Verzoek om informatie \(WOB\)](#) of dien direct [het WOB-verzoek in](#)

Beschrijf zo duidelijk mogelijk uw vraag

Geachte betreffende. Het gaat om de aansluiting van de nieuwe weg op de Spieringweg.
Deze plannen zijn mij niet bekend gemaakt en de weg eindigd precies op 1018 Spieringweg.
Mijn huls. Ga ik nooit mee accoord.
Ik dien bij u bezwaar in en verwacht zo spoedig mogelijk een antwoord.

U kunt bij uw vraag bijlagen toevoegen.

Wilt u bijlagen meesturen?

Nee, ik wil geen bijlagen meesturen

Hoe wilt u ons antwoord ontvangen?

Per e-mail

Geslacht

☐ Man
☐ Vrouw

Voorletters

Tussenvoegsel(s)

Achternaam

E-mailadres

From: "Formdesk Response"
<VGVhBV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 16 Feb 2018 23:07:27 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55604403.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55604403
Status	Gereed
Aangemaakt	16-02-2018 23:02:22
Gewijzigd	16-02-2018 23:07:28

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55604403)

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

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

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

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

Naam:

Organisatie:

Postadres: Huisnr.

Postcode: Plaats: de Zijk

E-mailadres:

Telefoonnummer:

Datum: 16-02-2018

Zienswijze:

Aanwezig geweest bij de vergadering in Den Haag. Aanleg verbinding 208 - 206 is overbodig. De meeste automobilisten gaan bij het kruispunt (einde N208) tussen Hillegom en Lisse zowel links als rechtsaf naar de dorpen. In pektijden is zelfs de slulproute rechtdoor via Loosterweg rustig. Ook het doorsnijden van de bollenfelden zal niet bevorderlijk zijn voor het toerisme. De toeristen komen voor de Keukenhof en de mooie aaneengesloten bollenfelden.

Bijlage:

Bijlage:

Bijlage:

From: "Formdesk Response"
 <VGvhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 16 Feb 2018 22:00:30 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
 55603651_3566064_Zienswijze_Duinpolderweg_Angelique_Vermeulen.docx,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55603651.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55603651
Status	Gereed
Aangemaakt	16-02-2018 22:00:31

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
 Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED]
 (Formdesknummer: 55603651)

Zienswijze Duinpolderweg Angelique Vermeulen

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

Niet eens met de keuze voor het voorlopig voorkeursalternatief (Zuid)

In het besluit van de Gedeputeerden is aangegeven dat de leefbaarheid in de kernen van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer doorslaggevend is.

Hoe zeer ik ook mijn best doe, ik kan mij niet voorstellen dat het voorkeursalternatief gaat bijdragen aan de leefbaarheid van Hillegom.

De Gedeputeerden hebben het advies van de adviesgroep "Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer" gevolgd. In deze groep was de bevolking van Hillegom niet vertegenwoordigd. Wanneer je het advies 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 in het advies niet genoemd. Ik vind dan ook dat dit advies niet had moeten worden overgenomen als voorkeursalternatief.

Voorkeur voor het 'alternatief midden'

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.

Doortrekken N208 - N206:

Indien de midden variant 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 (met een verdiepte ligging). Omdat anders de verkeersafwikkeling vanaf de N208 over lokale wegen en door de lokale kernen zal verlopen.

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

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

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

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

Naam:			
Organisatie:			
Postadres:		Huisnr.	
Postcode:		Plaats:	Hillegom
E-mailadres			
Telefoonnummer:			
Datum	16-02-2018		
Zienswijze:	Niet eens met de keuze voor het voorlopig voorkeursalternatief (Zuid) Voorkeur voor het 'alternatief midden' Voor argumentatie, zie bijlage		
Bijlage	55603651_3566064_Zienswijze_Duinpolderweg_...docx		
Bijlage			
Bijlage			

From: "Formdesk Response"
 <VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 16 Feb 2018 20:12:59 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
 55602563_3565917_20180216_zienswijze_VVKA_Duinpolderweg_M.C._van_der_Erf.pdf,55602563_3565918_Bijlage_1_Nieuwsbrief_9_Voorlopig_Voorkeursalternatief.pdf,55602563_3565919_Bijlage_2_Nieuwsbrief_10_Lokale_maatregelen_voor_lokale_problemen.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55602563.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55602563
Status	Gereed
Aangemaakt	16-02-2018 20:13:00

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
 Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer: 55602563)

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

Hillegom, 16 februari 2018.

Zienswijze Voorlopig Voorkeursalternatief Duinpolderweg

Geacht college,

Graag maak ik gebruik van de gelegenheid om mijn zienswijze kenbaar te maken op het gepubliceerde (Voorlopige) Voorkeursalternatief voor een zogenaamde Duinpolderweg. Deze komt overeen met de twee laatste nieuwsbrieven (nr. 9 en 10) van Platform NOG. Ik houd 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 heb ik daarnaast ook mijn zienswijze ingediend op de vele onderzoeksrapporten van planstudie en MER. Waar nodig verwijs ik 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. Het is mijn overtuiging 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. Ik heb geen bezwaren tegen de voorstellen betreffende de wegenstructuur in de Haarlemmermeer. Op de andere deeltrajecten ga ik onderstaand elk afzonderlijk in.

Ringvaartbruggen – kies ook in Hillegom voor NOG Beter 2.0!

Ten aanzien van de voorgestelde oplossingen in het gebied tussen N205 en N208 beperk ik mij tot de vraag welke oplossing er moet komen voor de (beperkte, lokale) verkeersproblemen nabij de Hillegommerbrug. De beoordeling van de twee andere voorgestelde maatregelen – de randwegen Zwaanshoek en Lisse – laat ik over aan de bewoners per plaats.

Tegen de nu voorgestelde nieuwe wegverbinding ten noorden van Hillegom heb ik 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. Gelijksoortige bezwaren gelden overigens ook voor de andere in het MER onderzochte wegtracés door de polders tussen Hillegom en Bennebroek. Mijn 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. Ik 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 mijn zienswijze op het MER). Ik bestrijd ook dat dergelijke wegen maatschappelijk-economisch rendabel en daarom noodzakelijk zouden zijn zoals in de stukken vagelijk wordt beweerd (zie het onderdeel MKBA van mijn 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 Nieuwsbrief nr. 9 van Platform NOG).
- 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.

Ik pleit 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 beschouw ik als onaanvaardbaar.

Geén wegverbinding tussen N208 en N206!

Het nieuwe MER laat opnieuw zien: er is absoluut 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. Ik maak 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 mijn 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 ontwikkeling die daarvoor 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 mij een extra reden om tegen dit voornemen ernstig bezwaar te maken.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

[Redacted name]

[Redacted address] 1 HM Hillegom

Bijlagen

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

Correspondentieadres:

Gedeputeerde Staten

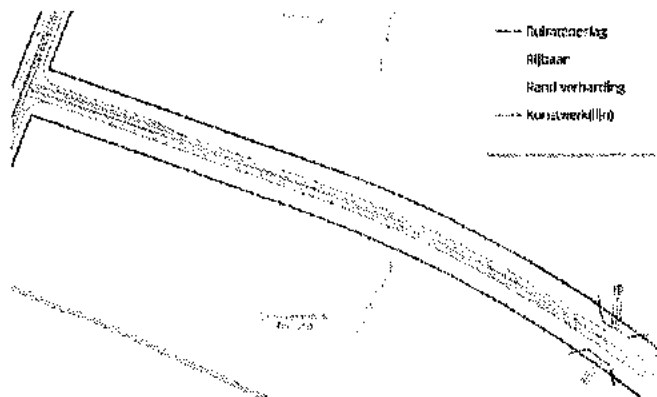
Vogelenzang

goudshoop@stad.hillegom.nl
 platform@stad.hillegom.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.

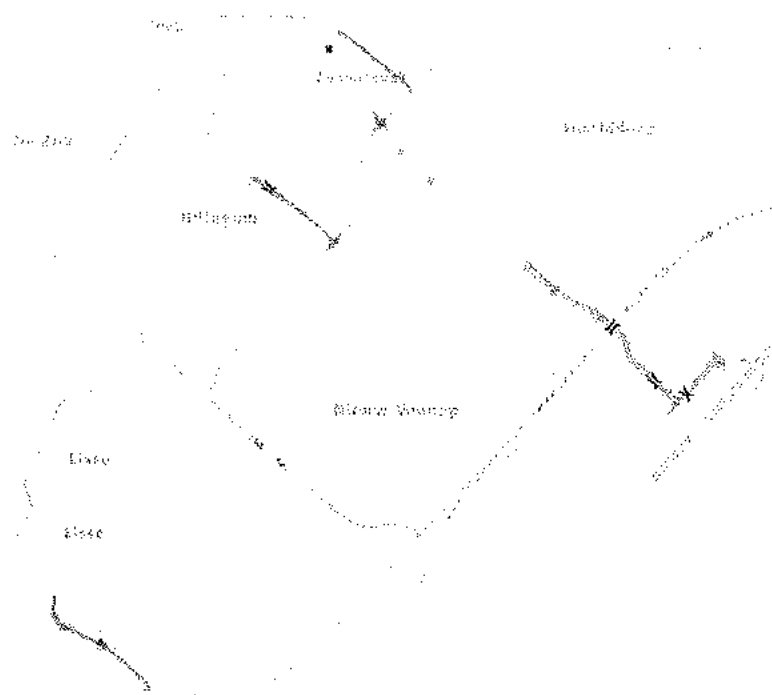
Wat dat betreft is het de moeite waard om de voorgeschiedenis van het project kort in herinnering te roepen. Al in 2003/2004 is een kostbaar MER opgesteld. Overeenkomstig de uitkomsten van dat rapport hebben GS destijds geconcludeerd dat een wegverbinding naar de N206 niet noodzakelijk was en grote schade 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
Weeresteinstraat	11.400	15.900	17.100	11.700
Haarlemmerstraat	11.900	15.000	17.800	11.800
Meerlaan	8.000	4.100	4.900	3.100
Wilhelminalaan	4.000	4.200	4.300	4.400
Weerlaan	6.400	7.500	7.000	10.700
Totaal	64.300	64.700	70.000	59.600

Rood = alternatief met de hoogste belasting

Groen = alternatief met de laagste belasting

Wegverbinding naar de N206 niet nodig maar zet de deur wijd open voor een Bollenstad!

Hoewel dat niet zo duidelijk wordt gezegd, kiezen GS voor het onzalige tracé Zuid omdat ze de weg op termijn toch willen doortrekken naar de N206. Ze willen zelfs nu al de ruimte voor zo'n weg gaan reserveren. Terwijl de noodzaak daarvan voor de tweede keer in een MER niet kon worden aangetoond. Het Platform is faliekant tegen deze keuze, ook gezien de grote gevolgen voor landbouw, landschap en natuur. Een weg nu gaan reserveren waarvan de noodzaak niet kan worden aangetoond vinden wij ook onbehoorlijk bestuur.

Maar er is nog een reden om tegen dit voorstel te zijn: GS stellen dat een tracéreservering nodig zou zijn vanwege 'economische en demografische ontwikkelingen' in de toekomst. In dit deel van de Bollenstreek zijn echter helemaal geen bijzondere ruimtelijke en economische ontwikkelingen te verwachten. De enige ontwikkeling van dien aard kan alleen maar de ontwikkeling van een Bollenstad zijn. In de Bollenstreek is er brede consensus dat een Bollenstad ongewenst is. Juist deze wegverbinding zet echter de deur wijd open voor de niet gewenste Bollenstad!

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

Het Platform NOG roept alle betrokken gemeentebestuurders en Statenleden op: kies voor het meest milieuvriendelijke alternatief! Kies voor alternatief NOG Beter 2.0. En ga niet, zonder dat daarvoor een noodzaak wordt aangetoond, een wegtracé reserveren voor een verbinding met de N206!

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:

Gravinkade 12

Vogelenzang

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

Verkeersproblemen veel minder groot dan wordt beweerd

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

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

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

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

Benaming MER Duinpolderweg misleidend

De door de provincie nog steeds gehanteerde benaming van het project 'Duinpolderweg' is wat dat betreft zeer misleidend. De naam doet het ten onrechte nog steeds voorkomen alsof er per se een weg tussen de duinen (lees: de N206) en de Haarlemmermeerpolder moet komen. GS twijfelt 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!

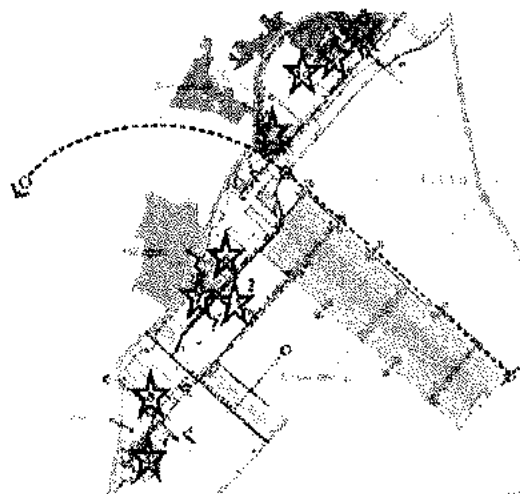
Resteren dus nog de lokale knelpunten bij de Ringvaartbruggen bij Bennebroek, Hillegom en Lisse. Ook GS hebben inmiddels ingezien dat deze verspreide 'knelpunten' niet met één weg kunnen worden opgelost. Vandaar het voorstel om zowel bij Zwaanshoek als bij Lisse randwegen te realiseren. **Met deze relatief 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 weggedeelte is al afgeschermd door een geluidswal. Er gaat weliswaar meer verkeer over de weg rijden (+ 3.300 mvt/etmaal), maar dat verkeer kan de Weerlaan prima aan. Daar staat tegenover dat de Weeresteinstraat en de Haarlemmerstraat niet drukker worden dan nu. In alternatief Midden krijgen deze wegen daarentegen veel meer verkeer te verwerken (gemiddeld + 5.800 mvt/etmaal, zie de tabel in onze Nieuwsbrief nr. 9).

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

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

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

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

[Redacted signature]

[Redacted signature]

[Redacted signature]

vertegenwoordigt:

Dorpsraad Bennebroek

Dorpsraad Vogelenzang

Wijkraad Oostduin

Platform De Zijk

Stichting Niet door de Zijk

Stichting Bescherming Erfgoed Zuid Kennemerland

Vereniging tot Behoud van het Landelijk Karakter van Vogelenzang

Milieudefensie Haarlem

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 10309

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

U 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:	Hillegom
E-mailadres			
Telefoonnummer:			
Datum	16-02-2018		
Zienswijze:	Voor mijn zienswijze inzake het VVKA Duinpolderweg inclusief 2 bijlagen, zie de bijlagen bij dit bericht.		
Bijlage	55602563_3565917_20180216_zienswijze_VVKA_Duinpolderweg_*.pdf		
Bijlage	55602563_3565918_Bijlage_1_Nieuwsbrief_9_Voorlopig_Voorkeursalternatief.pdf		
Bijlage	55602563_3565919_Bijlage_2_Nieuwsbrief_10_Lokale_maatregelen_voor_lokale_problemen.pdf		

326

From: "Formdesk Response"
<VGVBV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 16 Feb 2018 21:48:39 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55603470.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55603470
Status	Gereed
Aangemaakt	16-02-2018 21:48:40

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55603470)

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = Invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

U kunt van 8 januari tot en met 18 februari 2018 uw inspraakreactie (zienswijze) indienen op de resultaten van de planstudie en het voorlopig voorkeursalternatief voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer- en Bollenstreek, 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: Huisnummer:

Postcode: Plaats:

E-mailadres:

Telefoonnummer:

Datum:

Zienswijze:

Ik dien deze zienswijze in omdat ik op ongeveer 300 meter van de nieuwe verbinding tussen Lisse en de rijksweg a44, het alternatief NOG Beter 2.0 woon.

Dit traject is mijns inziens het beste alternatief omdat dit leidt tot verbetering van de regionale bereikbaarheid van de Duin en Bollenstreek.

Deze weg schaadt mijns inziens het minst de natuur, hij gaat langs de rand van het polderlandschap, op dit traject staat de minste bebouwing dus daarom ook de minste overlast aan omwonenden, zoals fijnstof, geluidsoverlast aan de Lisserdijk in Lisserbroek en de woonwijk poelpolder-zuid, waardevermindering woningen.

De natuur wordt door dit alternatief zo min mogelijk geschaad.

Bijlage

Bijlage

From: "Formdesk Response"
Date: 16 Feb 2018 20:17:54 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg

Attachments:

55602595_3565926_20180216_Zienswijze_Planstudie___MER_M.C._van_der_Erf.pdf,55602595_3565927_20180216_Bijlage_1_NOG_Beter_2.0_-_OV-lijnen.pdf,55602595_3565928_20180216_Bijlage_2_OV_Hr._Evers_DB_FO_031117.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55602595.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55602595
Status	Gereed
Aangemaakt	16-02-2018 20:17:54

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
 Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer: 55602595)

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

Hillegom, 16 februari 2018.

Zienswijze Planstudie / MER Duinpolderweg

Geacht college,

Graag maak ik 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. Ik verzoek u deze zienswijze ook voor te leggen aan de Commissie voor de milieueffectrapportage.

Daarnaast heb ik in een afzonderlijke brief ook mijn zienswijze kenbaar gemaakt op de keuze van het voorlopige voorkeursalternatief.

Mijn zienswijze is voor het grootste deel identiek aan de zienswijze van Platform NOG. Dat geldt voor de tekst vanaf 'Samenvatting reactie' op pagina 3. Voorafgaand daar aan breng ik zelf een aantal opmerkingen als zienswijze in. Deze treft u onderstaand aan.

1. Op pag. 6, punt 0.3 van het hoofdrapport wordt vermeld dat beide Provinciale Staten op 12 oktober 2016 hebben ingestemd met het onderzoeken van de 7 alternatieven. Volgens mij is dit onjuist. Dit geldt alleen voor PS Zuid-Holland. PS in Noord-Holland, zo wordt telkens opnieuw benadrukt, gaan hier niet over.
2. Ik maak bezwaar tegen het feit dat op pagina 12, punt 0.4 slechts wordt vermeld: *'dit zijn de meest recente ruimtelijke scenario's die door de nationale planbureaus zijn ontwikkeld'*. Het is veel duidelijker indien hier de feitelijke data van de betreffende scenario's vermeld worden; nu is nog steeds niet duidelijk om welke scenario's het exact gaat. Juist vanwege de discussies over de achterhaalde scenario's die zijn gebruikt voor de Probleemanalyse 2015 is dit van belang. Graag alsnog duidelijkheid hierover.
3. Op pag. 22 in de tekst onder tabel 0-11 wordt opgemerkt: *'de kansen voor kwaliteitsverbetering zijn sterk gerelateerd aan de effectiviteit van de Duinpolderweg op de verkeerscirculatie in het totale gebied'*. Is de Planstudie/MER niet juist het moment waarop dit soort zaken onderzocht en in beeld gebracht zouden moeten worden om te kunnen beoordelen of aanleg van deze nieuwe infrastructuur wel de gewenste resultaten oplevert? Waarom is dit kennelijk niet gebeurd en op welke wijze is dit onderwerp dan in het kader van deze studie beoordeeld?
4. Op pag. 27, 1^e alinea lees ik dat in het kader van de MKBA de omvangrijkste baten bestaan uit de bereikbaarheidsbaten. In diverse hoofdstukken van de zienswijze van Platform NOG volgend op mijn persoonlijke bijdrage, wordt aan de betrouwbaarheid daarvan al uitgebreid aandacht besteed. Dat op een van de hoofdthema's van dit project, de verkeersveiligheid (de

bekende moeder op fiets met kinderen in Vogelenzang, waarnaar door de Gedeputeerde van PNH regelmatig wordt verwezen) en leefbaarheid, daarnaast slechts 'kleine positieve baten' worden behaald is schokkend om te lezen. Dit blijft naar mijn mening ook onderbelicht in deze studie, ik vraag daar uitgebreidere aandacht voor.

5. Pag. 29, 1^e alinea: 'Na vaststelling door het bevoegd gezag, wordt voorliggend MER ter inzage gelegd en wordt aan de Commissie voor de m.e.r. advies gevraagd.' De hier geschetste volgorde stemt niet overeen met de feitelijke gang van zaken. Het bevoegd gezag in Zuid-Holland zijn Provinciale Staten. Deze hebben het voorliggend MER echter nog niet vastgesteld. Wordt hiermee niet een fout in de procedure gemaakt?
6. Pag. 34, laatste zin: De deelrapporten zijn als bijlage aan het milieueffectrapport toegevoegd. Ik ben van mening dat ook de Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek uit 2014 en de Probleemanalyse Bereikbaarheid Grensstreek uit 2015 onderdeel uitmaken van deze m.e.r. en als zodanig aan de ter inzage gelegde stukken hadden moeten worden toegevoegd. Dit is niet gebeurd, ik maak daartegen bezwaar.
7. Zowel op pag. 43 onder 2.2.2. als op pag. 44 onder 2.2.4 wordt gesproken over verkeer dat over wegen rijdt die daar niet op zijn ingericht en/of doorgaand verkeer dat gebruik maakt van woonkernen. Op geen enkele wijze wordt echter duidelijk waarop deze stellingen zijn gebaseerd. In tegenstelling tot de Haarlemmermeer, zijn aan de westzijde van de Ringvaart in de afgelopen 10 jaar geen kentekenonderzoeken uitgevoerd. Grote kans dat het gestelde dus voor deze dorpen helemaal niet klopt. Een degelijke gekwantificeerde onderbouwing van het gestelde heb ik niet kunnen ontdekken.
8. Op pag. 46 worden onder Hoofddoelstelling 1, de concrete subdoelstellingen genummerd van 6 t/m 10. Mag daaruit geconcludeerd worden dat de opgaven uit de NRD 2013 die daarin genummerd staat van 1 t/m 5 eveneens van kracht blijven en hierop dus wordt doorgeborduurd/genummerd? Of is er een andere verklaring voor deze vreemde nummering?
9. Op pag. 57 wordt als onderdeel van NOG Beter 2.0 een ontsluiting aan de kruising van de N207 met de N205 vermeld, die de woningbouw bij Lisserbroek zou moeten ontsluiten. Deze staat echter niet ingetekend op de figuren 3-9 en 3-10 op pag. 58 en maakt volgens mij geen deel uit van deze studie. Hoe zit dit?
10. Pag. 161 5.5.4.2 Ik meen een aantal omissies op te merken in dit onderdeel. Deze hebben betrekking op de doodlopende wegen. Dit betreft o.a. alternatief midden en NOG Beter, maar mogelijk ook nog andere alternatieven. Ik beperk me tot de beide genoemde. Bij alternatief Midden worden zowel de Oostduinweg als de 1^e Loosterweg afgesloten en ontstaan aan beide zijden van de nieuw aan te leggen weg daardoor doodlopende wegen. Deze worden echter beiden niet genoemd en ook niet meegewogen in de beoordeling. Voor NOG Beter 2.0 geldt het tegenovergestelde. Hier wordt gemeld dat de Lisserdijk als verbinding wordt geblokkeerd, terwijl het om een halfhoge brug gaat die net als bij Hillegom niet tot een blokkering leidt.
11. Pag. 245 7.4.4.1 alternatief midden. Er wordt vermeld dat een Duinpolderweg relevant is in de ontwikkelingen van de Oosteinderpolder en op een veel indirectere manier een aanjager van de ontwikkeling kan zijn. Waarop is deze stelling gebaseerd? Onduidelijk is om welke ontwikkelingen dit zou kunnen gaan, mij zijn ze niet bekend.
12. Regelmatig kom ik in dit rapport tegenstrijdige conclusies tegen. Een voorbeeld hier van is de tekst op pag. 311 10.6, waar wordt gesteld dat de alternatieven Midden en Zuid zorgen voor een goede west-oost doorstroom richting Schiphol/Amsterdam waardoor de greenportproducten sneller de regio (en het land) uitgevoerd kunnen worden. Dit staat echter haaks op de tekst op pag. 282 laatste regel, die meldt: de bloemisterijproducten worden veelal via Veiling FloraHolland in Rijnsburg of Aalsmeer verhandeld en vinden hun weg uit het gebied

veelal via de A44. Dit is een noord-zuid verbinding! Dit komt de betrouwbaarheid van bepaalde uitkomsten/conclusies van het rapport niet ten goede.

13. Ten slotte wordt in de tekst boven tabel 7 NOG Beter 2.0 als alternatieve route voor de Keukenhof achterwege gelaten. Dit terwijl het onderdeel Randweg Lisse uit dit pakket door GS aan het voorlopig voorkeursalternatief is toegevoegd omdat het juist de verkeersdruk bij Lisse adequaat aanpakt. Deze omissie werkt ongetwijfeld ook negatief door in de uitkomsten van NOG Beter 2.0 in de tabellen 10-7 t/m 10-9 op de pag. 312 en 313.

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.

Voringenomen onderzoek

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

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

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

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

Rapportage voldoet niet aan richtlijnen voor het MER

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

Tabel: Belangrijkste omissies MER Duinpolderweg volgens de vastgestelde richtlijnen

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

Onderzoek ruimtelijke kwaliteit	Een analyse van cultuurhistorische waarden op kenmerkendheid, zeldzaamheid, gaafheid en vervangbaarheid ontbreekt. Er is ook geen beeldende beschrijving van effecten met foto-impressies.	Par. 6.4
Rapportage	Een beschrijving van de effecten van het (voorlopige) voorkeursalternatief ontbreekt. Het voorlopige voorkeursalternatief wijkt in belangrijke mate af van het wel onderzochte alternatief Zuid.	Par. 2, pt. 5

2. Verkeersonderzoek, probleemstelling en uitwerking alternatieven

Actualisatie eerdere verkenningen

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

Referentie

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

Verkeersmodel en ruimtelijke ontwikkelingen, ontbrekende bouwlocaties

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

- Wij hebben twijfels of het verkeersmodel wel gevalideerd is nadat het studiegebied Bollenstreek er aan is toegevoegd (o.a. ook met name gevalideerd voor dit studiegebied). Een niet gevalideerd model is onbruikbaar, het is dus van het grootste belang dat dit wel is gebeurd, anders is het MER gebouwd op drijfzand. Nergens in de rapportage kunnen wij een verantwoording terugvinden van de validatie 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 blijkt vooral ervoor te zorgen dat lokale verkeersstromen zich verplaatsen van de ene weg naar de andere. De Duinpolderweg zorgt dan niet echt voor een oplossing, maar voor een verplaatsing van het probleem. Als voorbeeld noemen wij de sterke toename van het verkeer op de N208 in Hillegom en Bennebroek. Bijvoorbeeld in Bennebroek, ten zuiden van de aansluiting van de Bennebroekerdreef op de Rijksstraatweg, nemen de verkeersbewegingen ten gevolge van Alternatief Midden met 5.900 toe tot 17.800. Toch geen klein effect dat in de beoordeling moet worden meegenomen.

Bereikbaarheid op zeer discutabele / partijdige wijze beoordeeld

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

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

gaat. Zo zijn onder meer alle vertraagde ritten tussen Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer beoordeeld terwijl meer dan 95% van deze ritten in geen enkel verband staat met de werkelijke probleemstelling en een mogelijke Duinpolderweg.

- Zeer bezwaarlijk en misleidend vinden wij dat 'reistijden', 'sterk vertraagde ritten' en 'reistijdverliesuren' in afzonderlijke criteria worden beoordeeld, terwijl het in feite allemaal om hetzelfde gaat. Deze criteria worden nog aangedikt doordat slechts kleine verschillen tot een goede of slechte beoordeling leiden (bijv. voor voertuigverliesuren is een afname met slechts 5% al heel positief en een toename met slechts 5% heel negatief). Doordat deze criteria in de MKBA nóg een keer stevig meetellen worden deze aspecten in het rapport zwaar opgeblazen. Nergens in de noordelijke grensstreek zijn immers ten westen van de Ringvaart (buiten het Keukenhofseizoen) echte files te bekennen.

Ruimtelijke dynamiek in de regio onjuist beschreven

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

Maatregelen Ladder van Verdaas niet maximaal uitgewerkt

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

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

Onomstreden is dat het openbaar vervoer in de regio verre van optimaal is. Het zou dus voor de hand liggen om eerst concreet te kijken op welke wijze het openbaar vervoer zodanig kan worden verbeterd dat knelpunten (voor zover die er al zijn) verminderen of in ieder geval niet groter worden. In het rapport wordt een verbetering van het openbaar vervoer als bijdrage aan de bereikbaarheid echter met slechts korte algemene bewoordingen de grond in geboord. 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

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

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

Ook voor de lokale 'knelpunten' wordt veel te snel geconcludeerd dat alleen nieuwe infrastructuur helpt. Nog los van het feit dat van deze lokale aandachtspunten onvoldoende is aangetoond dat het om echte knelpunten gaat (zie hiervoor), wordt ook niet nagegaan of de 'knelpunten' met andere maatregelen voldoende kunnen worden weggenomen. Wij noemen als voorbeeld de Vogelenzangseweg in Vogelenzang. In het MER wordt de relatief hoge verkeersbelasting op deze weg herhaaldelijk als groot knelpunt benoemd. De afgelopen jaren zijn al verschillende maatregelen getroffen (vrachtautoverbod, snelheidsbeperking tot 30 km/h, verkeerslichten voor voetgangers). Zeer binnenkort start een herinrichting waardoor de weg comfortabeler voor fietsers en nog minder aantrekkelijk voor auto's wordt. Volgens de Dorpsraad Vogelenzang – die het toch moet weten – wordt daarmee straks een aanvaardbare situatie bereikt (en is er dus geen echt knelpunt meer). Dit soort overwegingen ontbreken in het MER, in afwijking van de richtlijnen, volledig.

3. Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse

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

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

Onjuiste conclusies MKBA

Deze conclusie is onjuist. Op verzoek van de Natuur- en Milieu organisaties heeft professor Carl Koopmans, die een autoriteit is op het gebied van MKBA's, een Quick scan opgesteld van deze MKBA (zie bijlage 3: Beoordeling MKBA Duinpolderweg). Zijn conclusies zijn:

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

Daarnaast geeft hij aanbevelingen ter verbetering.

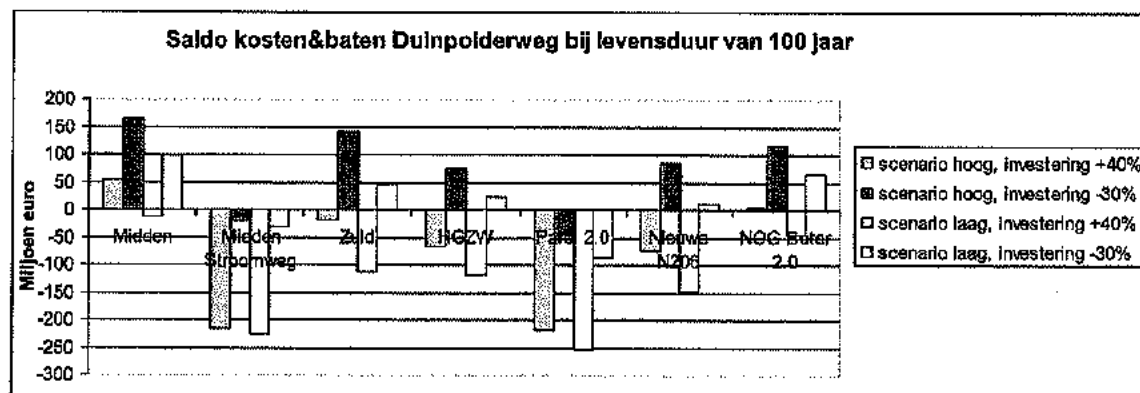
Verbeterde berekeningen mét gevoeligheidsanalyse

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

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

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

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



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

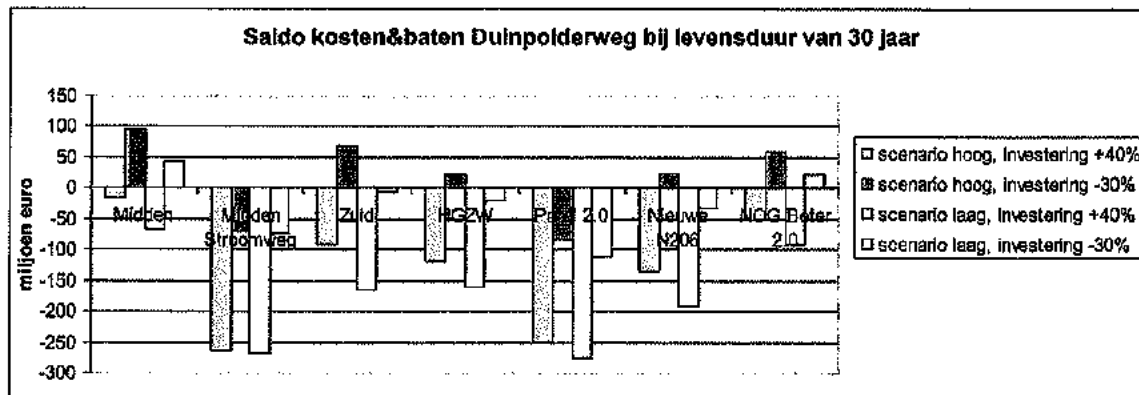
Berekening over 100 jaar uiterst discutabel

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

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

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

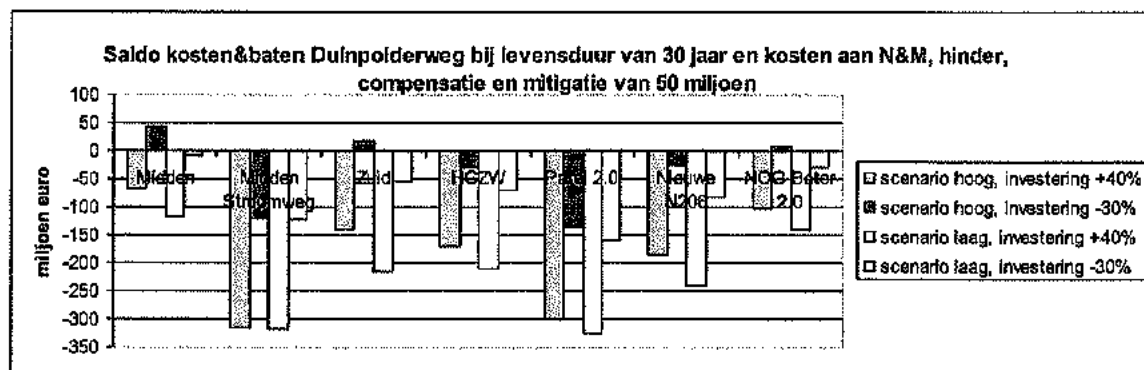
Bij een door de N&M organisaties gemaakte realistischer schatting van de effectieve levensduur van de weg (op basis van de ons ter beschikking gestelde rekenformules van Koopmans) ziet het er als volgt uit:



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

Ook sommige deelgebieden zijn volledig onderbelicht. Zo wordt de Vosse- en Weerlanerpolder ten onrechte niet genoemd als belangrijk weidevogelgebied met ook anderszins waardevolle graslanden.

Het deelrapport Natuur meldt dat dit gebied onaangeroerd blijft door de verschillende alternatieven, wat fundamenteel onjuist is (blz. 19 deelrapport Natuur). Aldaar voorkomende beschermde flora- en faunasoorten (o.a. broed- en wintervogels, amfibieën en vissen) zullen verloren gaan door de tracés Zuid en het voorlopig voorkeursalternatief Zuid. Om genoemde redenen is het huidige deelrapport Natuur ongeschikt als onderbouwing van de keuze voor een voorkeursalternatief Duinpolderweg.

Conclusie

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

5. Onderzoek Ruimtelijke Kwaliteit

Gebrekkig onderzoek cultuurhistorie

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

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

Het resultaat voor de Hillegomse polders is ronduit bedroevend. De unieke waarden van deze polders worden in het MER afgedaan met slechts één zin. Er wordt gezegd dat de weg zou gaan door 'een redelijk waardevol landschappelijk vlak' (wat dat ook moge zijn, zie laatste alinea blz. 198 hoofdrapport MER). Ook voor dit deelonderzoek geldt: De beschrijvingen en conclusies zijn zodanig vaag dat effecten ook niet kunnen worden gekwantificeerd zoals eigenlijk voor een volwaardige MKBA nodig zou zijn (zie hiervoor den bijlage 3).

In bijlage 5 van deze zienswijze hebben wij daarom een notitie opgenomen waarin de cultuurhistorische waarden van de beide polders beter worden belicht. Tevens verwijzen wij in dit verband naar de zienswijze van het CultuurHistorisch Genootschap Duin- en Bollenstreek.

Onjuiste en onevenwichtige beschrijving van effecten

Vanwege de veel te summiere (en nietszeggende) beschrijving van de cultuurhistorie worden ook de effecten in het MER onjuist en onvolledig beschreven. Terwijl twee van de drie meest kansrijke alternatieven juist belangrijke negatieve effecten hebben op de in bijlage 5 beschreven cultuurhistorische waarden:

- Het voorlopig voorkeurstracé Zuid loopt dwars tegen het oude verkavelingspatroon van de Vosse- en Weerlanerpolder in. De kleine Leek wordt volledig vernietigd, omdat deze oude watergang bij de aanleg van het voorlopige voorkeurstracé moet worden gedempt. Dit karakteristieke landschapselement van het slagenlandschap wordt dusdanig doorsneden dat het cultuurhistorische landschap ernstig wordt beschadigd.
- Het tracé van alternatief Midden leidt tot landschapsvernietiging van de Oosteinderpolder. Het eeuwenoude veenweidegebied wordt over een grote lengte aangetast. Het verband tussen de Oosteindervaart en de polder gaat verloren. Het tracé doorsnijdt voorts de Oude Molensloot van de eeuwenoude Leeck, de belangrijkste historische watergang binnen de polder. Vroeger werd het waterpeil in deze polder op orde gehouden door een winterwatermolen 'de Oostender Mole', die midden in polder aan de oever van deze veenstroom stond (al te zien op een kaart uit 1615).

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

6. Conclusies

Samenvattend concluderen wij dat de opgestelde rapportages op essentiële punten gekleurd en onvolledig zijn. Aan de door de Staten vastgestelde richtlijnen is niet voldaan. Daardoor is onvoldoende informatie beschikbaar voor een verantwoorde keuze. Wij verzoeken u een aanvulling en aanpassing van de rapportages te laten uitvoeren alvorens tot verdere besluitvorming over te gaan.

Met vriendelijke groet,


Hillegom

Bijlagen

1. NOG Beter 2.0. Bijlage 4 NOG Beter – Openbaar Vervoer (drs. E. Nieuwenhuis)
2. Notitie 'Openbaar vervoer voor Duin- en Bollenstreek: felten 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

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, Olymplaweg, 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 – NwVennep over van lijn 57. Lijn 53 rijdt ma-vrij overdag 2x/uur, avond/weekend 1x/uur. Lijn 53 sluit in Nieuw Vennep goed aan op de trein en op de Zuidtangent naar Amsterdam. Op station Hillegom sluit lijn 53 aan op de treinen van/naar Leiden en Haarlem.

Lijn 162-164 Hoofddorp – Buitenkaag

Lijn 162 vervalt (zie lijn 310) en lijn 164 wijzigt in: Hoofddorp Station – Centrum – Nieuw Vennep Westerdreef – Abbenes – Buitenkaag. Lijn 164 rijdt maandag-vrijdag overdag 1x/uur naar Buitenkaag. Op het trajectdeel Hoofddorp – Nieuw Vennep rijdt lijn 164 ma-vrijdag overdag 2x/uur, avond/weekend 1x/uur. De korte ritten (die niet naar Buitenkaag doorrijden) rijden na halte Zuiderdreef door naar eindpunt Nieuw Vennep station.

Lijn 165 Lisserbroek – Leiden

Door de groei van Lisserbroek is er behoefte aan een betere verbinding met Leiden. Daarom komt er een rechtstreekse buslijn tussen Leiden CS en Lisserbroek. Deze rijdt: Leiden CS, Rijsburgerweg, Oegstgeest Rijnzichtweg, A44, Abbenes Hoofdvaart, Lisserbroek (ringlijn: Lisserweg, Lisserdijk, Lisserbroekweg), Abbenes, A44, Leiden CS.

Lijn 165 rijdt maandag-zaterdag overdag 1x/uur, avond/weekend niet.

De haltes worden:

Leiden	CS, Posthof, Lijsterstraat
Oegstgeest	Leidsebuurt, Rijnzichtviaduct oprit A44
Buitenkaag	Kaagbrug A44
Abbenes	Afslag A44, Heijebrug
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 Hyacinthenstraat:

- Haarlem CS ca. 40 min.
- Amsterdam CS ca. 60 min. (in Haarlem overstap op trein)
- Leiden CS ca. 20-25 min.
- Den Haag CS ca. 40 min. (in Leiden overstap op trein)

Lijn 51 Lisse – Leiden

Lijn 51 rijdt vanaf Leiden (CS, Rijsburgerweg) via Oegstgeest (Rijnzichtweg), A44, Sassenheim-zuid, Parklaan, Lisse Heereweg-zuid – Keukenhofdreef ('s ochtends rijdt lijn 51 als ringlijn over de N208 naar halte Keukenhofdreef, en dan via de Westerdreef naar de Heereweg-zuid, 's middags andersom). Lijn 51 rijdt maandag-vrijdag overdag 2x/uur, avond/weekend niet. De reistijd vanaf Lisse Keukenhofdreef/Westerdreef/Eikenlaan naar Leiden CS wordt ca. 25-30 minuten.

Lijn 57 Leiden – Noordwijkerhout – Haarlem

Lijn 57 rijdt na Noordwijkerhout niet meer naar Nieuw Vennep, maar naar Haarlem Houtplein/Tempelierstraat (via de oude route van lijn 90 via De Zilk, Vogelenzang en station Heemstede). Ook rijdt lijn 57 rijdt een lusje via station Voorhout. Lijn 57 sluit in Heemstede goed aan op de IC's naar Amsterdam en sluit in Voorhout goed aan op de sprinter naar Den Haag.

- Lijn 57 rijdt op Noordwijkerhout – Leiden dezelfde frequentie als nu
 - Lijn 57 rijdt op Noordwijkerhout – Haarlem ma-vrij overdag 2x/uur, avond/weekend 1x/uur
- Het deel Noordwijkerhout – Hillegom vervalt. Het deel Hillegom – Nieuw Vennep rijdt voortaan als lijn 53.

De reistijd wordt:

- Nw'hout Brink – station Heemstede ca. 20 min.
- Nw'hout Brink – Haarlem Houtplein ca. 30 min.
- Nw'hout Brink – Amsterdam CS (via Heemstede) ca. 45 min. (20 bus + 5 overstap + 20 trein)
- Nw'hout Brink – Den Haag CS ca. 45 min. (15 bus + 5 overstap + 25 trein)

Lijn 59 Noordwijk - Sassenheim

Tussen Noordwijk en station Sassenheim zal (ter vervanging) een lijn 59 rijden (ma-za overdag 2x/uur, avond/zondag 1x/uur). Lijn 59 sluit in Voorhout goed aan op de trein van/naar Haarlem.

Overige buslijnen

- De buslijnen tussen Noordwijk / Katwijk en Leiden / Den Haag blijven ongewijzigd
- De buslijnen in Haarlem / Heemstede blijven verder ongewijzigd

Openbaar vervoer voor Duin- en Bollenstreek: feiten en opties

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

Perspectief

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

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

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

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

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

Typering van de reisvraag van Duin- en Bollenstreek

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

Tableau 1: Karakteristieken van Duin- en Bollenstreek en omgeving

Gemeente	Samenstellende woonkernen	inw	land	banen
Katwijk	Katwijk, Valkenburg, Rijnsburg	65.000	25 km ²	21.000
Noordwijk	--	26.000	35 km ²	14.800
N'hou	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	Rijttijden sprinter	Uur freq	Rijttijden intercity	Uur freq
De Vink	4 min	4x	-	-
Voorschoten	8 min	4x	-	-
Laan van NOI	18 min	-	12 min	4x
Den Haag Centraal	18 min	-	11 min	4x
Sassenheim	6 min	4x	-	-
Nieuw Vennep	11 min	4x	-	-
Hoofddorp	16 min	4x	-	-
Schiphol	20 min	4x	15 min	4x
Amsterdam-Zuid	27 min	4x	26 min	4x
Amsterdam Centraal	40 min	4x	37 min	4x
Voorhout	8 min	2x	-	-
Hillegom	13 min	2x	-	-
Heemstede-Aerdenhout	19 min	2x	13 min	4x
Haarlem Centraal	25 min	2x	20 min	4x
Amsterdam Centraal	-	-	35 min	4x

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

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

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

Tableau 3: Afstanden van de woonkernen tot dichtstbijzijnde stations

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

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

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

Tableau 4: Huidige buslijnen door Duin- en Bollenstreek

buslijn	enkele markeringspunten van de route	rijtijd	freq
9	H'gom St - Vogelenzang - H'stede - Heemstede/Aerdenhout	0:16	1
20/21	LeidenCS - Rijnsburg - 't Heen - WvdBerg - N'wijk aan Zee	0:34	6/4
30/31	LeidenCS - N206 - Katwijk Raadh - Rijnsoever - Estec	0:21	4
37/38	LeidenCS - Katwijk Rijn - Katwijk Raadh - Katwijk Vuurbaak	0:21	2/1
50	LeidenCS - S'heim - Lisse - H'gom - Heemstede - Haarlem	1:10	4
250	LeidenCS - Sassenheim ST - S'heim - Lisse - Keukenhof	0:29	2
57	LeidenCS - V'hout - N'hout - HillegomSt - 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. Gerekend naar reistijd is P+R via Station Nieuw Vennep een goede optie.

Tableau 6: Verbinding met station Schiphol via station Nieuw Vennep

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

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

Vervoersvraag: spreiding en voorspelbaarheid

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

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

Tableau 7: Differentiatie naar reismotief en reizigersstromen

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

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

De inzet van bussen

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

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

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

Om sterk verspreid incidenteel vervoer te bedienen, komen de taxibus en de belbus in aanmerking. Om verschillende aanvragen goed te kunnen combineren, zou men een rit enige tijd, bijvoorbeeld minstens een halve dag vooraf moeten aanvragen met opgave een tijdsvenster 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 Sassenheim Nw Vennep	Noordwijk, Noordwijkerhout, Lisse, Katwijk Teylingen, Noordwijk, Noordwijkerhout, Katwijk Hillegom, Lisse
Fiets, (maximale fietsafstand 5 km)	Voorhout Sassenheim Hillegom Leiden CS	Teylingen, Noordwijk Teylingen Hillegom, Vogelenzang, Bennebroek Rijnsburg, Oegstgeest
Stationsbus, (ten minste 2x per uur)	Leiden CS Voorhout Sassenheim Hillegom NwVennep	Katwijk, Noordwijk, Noordwijkerhout, S'heim Noordwijk, Noordwijkerhout * Noordwijkerhout, Voorhout, Sassenheim Hillegom, Lisse Hillegom, Lisse
De Stationsbus: een snelle, gerichte busdienst naar een station die aansluit op de aankomst- en vertrektijden van de trein. * S'heim centrum naar station Voorhout is hemelsbreed 3 km; over de weg is het 5 km; het OV gaat nu via station Leiden met sprinter naar Voorhout en duurt 28 min.		

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

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

(2) *Station Hillegom is slecht bereikbaar via smalle bebouwde wegen. Dit is op te lossen door de toegang te verleggen naar de zeezijde van het spoor. Daartoe is het onverharde deel van de 1-ste Loosterweg te 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 Business Park, Expo (symmetr)	8 / 4	25
	2b retour	8 / 4	20
V'hout Station	3a N'wijk AH, Greut, Vuurt, Mortelstr, N-Randw, St.V'h	4 / 2	16
	4a St.H'gom, dZilk, N'hout, N'Binnen, St.V'hout	4 / 2	36
	3b retour	4 / 2	16
	4b St.V'h, N'wijk Binn, N'hout, dZilk, St.H'gom	4 / 2	36
H'gom Station	5a Lisse Hyacinth, H'gom Olymp, Ireneln, Stat.H'gom	4 / 2	21
	6a H'gom St, Vogelenzang, Bennebroek, De Glip	4 / 2	18
	5b en 6b retour	4 / 2	21
S'heim Station	7a N'hout, s'Grav'weg, S'heim Parklaan, Stat.S'heim	4 / 2	21
	7b retour	4 / 2	21
NwVenn Station	8a H'gom Irenelaan, Beinsdorp, Getsedreef, St.NwV	4 / 2	18
	9a Lisse Hyac, L'broek, IJweg, Noorderdr, St.NwVenn	4 / 2	12
	8b en 9b retour	4 / 2	--
- Opstellen van bus routes is 'veldwerk'; hier is ± aangesloten bij bestaande lijnen. - Daluren is opgevat als buiten spitsen plus alle uren zon- en feestdagen. - Bij de 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 *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 exploitierende 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 Beekiaan. Er is voldoende ruimte om parkeerplaatsen aan te leggen om te voorzien in een P+R-functie.

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

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

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

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

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

De auteur

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

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

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

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

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

U 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: [REDACTED]

Postadres: [REDACTED] Huisnr. [REDACTED]

Postcode: [REDACTED] Plaats: Hillegom

E-mailadres: [REDACTED]

Telefoonnummer: [REDACTED]

Datum: 16-02-2018

Zienswijze: 1e zending zienswijze Planstudie MER:
zienswijze plus bijlage 1 en 2
De bijlagen 3, 4 en 5 volgens separaat in
een 2e zending

Bijlage: 55602595_3565926_20180216_Zienswijze_Planstudie_[REDACTED].pdf

Bijlage: 55602595_3565927_20180216_Bijlage_1_NOG_Beter_2.0_-_OV-lijnen.pdf

Bijlage: 55602595_3565928_20180216_Bijlage_2_OV_[REDACTED]_FO_031117.pdf

325

From: "Formdesk Response"
<VGvhbV9QT08ub29yZC1ob2xsYW5kLn5s=response@formdesk.com>
Date: 16 Feb 2018 20:23:46 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg

Attachments:

55602654_3565938_20180216_Bijlage_3_Eindconcept_quick_scan_MKBA_Prof._dr._Carl_Koopmans.pdf,55602654_3565939_20180216_Bijlage_4_rapport_Natuur_in_MER-studie_DPW_def-Antje_Ehrenburg-Chris_Brunner.pdf,55602654_3565940_20180216_Bijlage_5_Cultuurhistorische_Waarden_Weerlaner_en_Oosteinderpolder_Ver._BdP.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55602654.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55602654
Status	Gereed
Aangemaakt	16-02-2018 20:23:46

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer: 55602654)

Amsterdam, februari 2018
In opdracht van Bítec 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 uitvoertige onderzoeken over vele aspecten van de Duinpolderweg³, maar geen kostenstudie. Het Hoofddrapport van de MER beslaat 332 bladzijden, waarvan er één (blz. 315) aan de kosten is gewijd (Royal HaskoningDHV, 2017b). Deze bladzijde bevat alleen de totale kosten per alternatief en de toevoeging dat de kostenschattingen een nauwkeurigheid van -30% tot +40% hebben.

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

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

² Bennebroekerweg, Spoorlaan-A4, overige infra Haarlemmermeer, 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; Ontwerpnotitie; onderzoeken naar Bodem en Water, Natuur, Ruimtelijke kwaliteit, Verkeer en Economische effecten; MER; en Planstudie.

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

Met Bijkomende kosten is o.a. bedoeld:

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

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

2.4 Effecten op reistijden

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

2.5 Effecten op de leefomgeving

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

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

⁴ Bijvoorbeeld reistijdwinsten tussen Hoofddorp-West en de A4 (d.w.z. op de Bennebroekerweg/Nieuwe Bennebroekerweg).

3 Uitvoering van de MKBA

De belangrijkste berekeningen in de MKBA lijken op hoofdlijnen correct te zijn uitgevoerd. De presentatie van de einduitkomsten is ongelukkig en er ontbreekt een gevoeligheidsanalyse met betrekking tot de kosten. Als dit wordt aangepast blijkt uit de MKBA dat het niet duidelijk is of de Duinpolderweg maatschappelijk rendabel is.

3.1 Beoordeling

Projectalternatieven

Ecorys heeft zich beperkt tot de projectalternatieven die de provincie heeft 'aangedragen'. In het vorige hoofdstuk is aangegeven dat deze set projectalternatieven niet aansluit bij MKBA-richtlijnen. In praktische zin was het voor Ecorys niet mogelijk om andere projectalternatieven door te rekenen, omdat daarvoor nieuwe verkeerskundige analyses nodig zouden zijn. Ecorys had echter wel in de MKBA-rapportage op deze spanning kunnen wijzen. Ook had Ecorys in de bestaande verkeerskundige analyses kunnen nagaan of de reistijdwinsten zich vooral op bepaalde plaatsen voordoen. Dit zou mogelijk informatie hebben opgeleverd over andere alternatieven met een hoger maatschappelijk rendement.

Vervoersbaten

In deze quick scan zijn de reistijdbaten in het scenario Hoog nagerekend. Daarbij is dankbaar gebruik gemaakt van antwoorden van Ecorys op vragen over uitgangspunten van de berekeningen. De geschatte reistijdbaten komen ongeveer overeen met de cijfers van Ecorys; het verschil ligt in de orde van grootte van 5%. Het gaat om berekeningen gebaseerd op kentallen en aannames, waardoor dit verschil niet verrassend is. De verhoudingen tussen de projectalternatieven zijn hetzelfde. Resterende verschillen hebben vermoedelijk te maken met details in de berekeningswijze. De conclusie luidt dat de reistijdbaten in de MKBA correct lijken te zijn berekend.

Hinder in de bouwperiode

In de MKBA wordt aangenomen dat de doorstroming van het autoverkeer niet gedurende langere tijd hinder ondervindt van de realisatie van de Duinpolderweg (Ecorys, 2017, p. 29). In de tabellen met MKBA resultaten (p. 35-37) wordt dit effect op nul gezet. In de MKBA zijn de aanlegkosten gelijkmatig gespreid over drie kalenderjaren. Dit lijkt te wijzen op de mogelijkheid dat er langere tijd sprake is van hinder. Het was beter geweest als Ecorys de verwachte duur van de hinder kwantitatief had ingeschat en gedurende deze periode bijvoorbeeld zou zijn uitgegaan van een snelheidsbeperking en/of congestie op de betreffende wegen. Hierbij moet worden aangetekend dat het niet gebruikelijk is om in MKBA's dergelijke hinder te kwantificeren. Dit onderwerp verdient daarom meer aandacht in MKBA richtlijnen.

Nadruk op scenario Hoog

In de MKBA worden de uitkomsten in het scenario Hoog als hoofdresultaat en uitvoerig gepresenteerd. De projectalternatieven zijn ook integraal doorgerekend in het scenario Laag. De uitkomsten in Laag worden beknopt gepresenteerd. Bij de resultaten wordt het scenario Hoog eerst gepresenteerd. Daarna wordt Laag een 'gevoeligheidsanalyse' genoemd. Hierdoor kan gemakkelijk een beeld ontstaan dat de uitkomsten in Hoog belangrijker, waarschijnlijker of relevanter zijn dan

de uitkomsten in Laag. In werkelijkheid zijn uitkomsten in Laag net zo belangrijk als uitkomsten in Hoog. Het zou beter zijn geweest als de resultaten gelijkwaardig zouden zijn gepresenteerd.

Gevoeligheidsanalyses

De MKBA bevat slechts één gevoeligheidsanalyse: scenario Laag in plaats van Hoog. Gezien de grote onzekerheid over de investeringskosten (-30% tot +40%; zie vorig hoofdstuk) zou het voor de hand liggen om ook voor de investeringskosten een gevoeligheidsanalyse uit te voeren. Het opstellen daarvan is eenvoudig: de enige verandering is een aanpassing van de investeringskosten. In de volgende paragraaf van deze quick scan worden bandbreedtes gepresenteerd van het baten-kostensaldo waarin onder meer de onzekerheid over de kosten is meegenomen.

Overige zaken

Naast de opmerkingen hierboven zijn er nog de volgende kanttekeningen:

- In tabel 4.1 van de MKBA zijn de niet-gedisconteerde kosten van de alternatieven Parel 2.0, Nieuwe N206 en NOG Beter te laag weergegeven. Dit lijkt geen invloed te hebben op de overige MKBA uitkomsten⁵.
- De MKBA presenteert robuustheid van het wegnemen (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 accijns) ongeveer de helft zijn van de brandstofkosten⁶. Dit wekt de indruk dat Ecorys naast brandstofkosten weinig of geen andere variabele kosten heeft meegenomen. Deze totale variabele kosten zijn echter mogelijk aanzienlijk hoger dan de brandstofkosten⁷. Zo is er ook afschrijving (waardedaling) door extra kilometers. Als bijvoorbeeld de variabele ritkosten twee maal zo groot zouden zijn, dalen de totale baten van de Duinpolderweg in scenario Hoog met 2 tot 5%.

Totaalbeeld kwaliteit uitvoering MKBA

De belangrijkste berekeningen in de MKBA lijken op hoofdlijnen correct. De presentatie van de uitkomsten is ongelukkig; de kosten van hinder tijdens de aanleg zijn niet nul; en er ontbreekt een gevoeligheidsanalyse met betrekking tot de kosten.

3.2 Aangepaste MKBA

Tabel 4.1 toont de MKBA na verwerking van de volgende wijzigingen, op basis van deze quick scan:

- Scenario's Laag en Hoog gelijkwaardig gepresenteerd
- Baten-kostenverhouding weggelaten

⁵ Bij sommige projectalternatieven zijn er kleine verschillen tussen tabel 4.1 en tabel 5.1. Ecorys stelde in reactie op een conceptversie van deze quick scan: "Tabel 4.1 bevat cijfers uit een eerdere versie van de kostenraming. Deze zijn abusievelijk niet allemaal aangepast in de MKBA-rapportage. Dit heeft geen weerslag op de eindresultaten. In tabel 5.1 en 5.2 zijn de juiste contante bedragen opgenomen."

⁶ Zie bijvoorbeeld <https://www.unitedconsumers.com/tanken/informatie/opbouw-brandstofprijzen.asp>

⁷ Zie bijvoorbeeld <https://www.nibud.nl/consumenten/wat-kost-een-auto/>. Het Nibud verwijst naar de ANWB als bron van deze cijfers. Een onderbouwing ervan is echter niet gevonden.

- Effecten op de leefomgeving meegenomen bij de totale kosten en baten, omdat het relevante (brede) welvaartseffecten zijn
- Bij niet-gemonetariseerde effecten is aan de door Ecorys toegekende scores van plussen of minnen in de MKBA een vraagteken toegevoegd om aan te geven dat hier (onbekende) bedragen horen te staan. Dit om te voorkomen dat deze effecten niet meetellen bij de totale kosten en baten 'onder de streep'.
- Onzekerheidsmarge in de investeringskosten (-30% tot +40%)⁸
- Kosten hinderbeperking, mitigatie, en compensatie toegevoegd (deze zijn onbekend maar wel relevant)

Zaken die (nog) niet in de tabel konden worden verwerkt zijn:

- Het voorlopig voorkeursalternatief ontbreekt
- Ontbrekend projectalternatief "Alleen Bennebroekerweg"
- Verwijderen mogelijke overlap/dubbeltelling tussen reistijdbetrouwbaarheid en robuustheid
- Hogere variabele ritkosten

Uit de tabel kan worden geconcludeerd dat niet duidelijk is of de Duinpolderweg rendabel is. Dat geldt voor alle onderzochte alternatieven. Dit komt met name door niet-gemonetariseerde negatieve leefomgevingseffecten en door onbekende hinder tijdens de aanleg van de Duinpolderweg. Daarnaast zijn er flinke onzekerheden met betrekking tot de investeringskosten en de reistijdbaten. De onzekerheden met betrekking tot de reistijdbaten zijn grotendeels onvermijdelijk, gezien de afhankelijkheid daarvan van de groei van bevolking en economie. De onzekerheid met betrekking tot de investeringskosten kan wellicht worden gereduceerd door nieuwe, betere schattingen te maken.

⁸ De kosten van beheer en onderhoud zijn in de MKBA geschat op basis van de investeringskosten. Daarom bestaat ook bij de beheer- en onderhoudskosten onzekerheid. Het is echter niet duidelijk of het om dezelfde handbreedte 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-? à 141+?-?	207+?-? à 302+?-?	202+?/0-? à 271+?-?
Kosten							
Investeringskosten	-109 à -217	-192 à -384	-157 à -314	-138 à -276	-162 à -325	-156 à -312	-108 à -216
Beheer en onderhoud	-27	-34	-27	-27	-18	-31	-22
Kosten hinderbeperking, mitigatie, compensatie ^a	-?	-?	-?	-?	-?	-?	-?
Totaal kosten	-136-? à -244-?	-225-? à -417-?	-184-? à -341-?	-165-? à -303-?	-180-? à -343-?	-186-? à -342-?	-130-? à -238-?
Netto baten (saldo van baten en kosten)	-2+?-? à 196+?-?	-214+?-? à 1+?-?	-101+?-? à 176+?-?	-105+?-? à 103+?-?	-247+?/0-? à -39+?-?	-135+?-? à 116+?-?	-36+?/0-? à 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 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 het MER-deelrapport Verkeer staat (p. 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."*
 - a. Wordt het grootste deel van de totale reistijdbaten behaald in Hoofddorp op de Bennebroekerweg/Nieuwe Bennebroekerweg?
 - b. Waarom zijn in de MKBA geen partiële varianten onderzocht, zoals alleen verbreding van de Bennebroekerweg/Nieuwe Bennebroekerweg tussen de A4 en de Spoorlaan, of tussen de A4 en de N205?
 - c. Zou een MKBA van het project exclusief deze verbredingen positief uitvallen?

Scenario's

3. Waarom worden in de MKBA uitkomsten in het scenario Hoog als hoofdresultaat en uitvoerig gepresenteerd en uitkomsten het scenario Laag slechts als een gevoeligheidsanalyse en beknopt?

Probleemanalyse

4. De probleemanalyse van de Duinpolderweg staat niet in de MKBA maar in de plan-MER. In die probleemanalyse wordt uitgegaan van het bereiken van doelen rond bereikbaarheid en leefbaarheid, los van kosten-batenafwegingen. Zowel de kosten als de baten blijven in deze probleemanalyse op de achtergrond. Bovendien is één centraal probleem zodanig geformuleerd dat er nog maar één instrument (weginfrastructuur) bij past: het doel *"Wegennet is niet robuust door fysieke barrières en het ontbreken van alternatieve routes"*. In een kosten-batenanalyse is niet primair van belang of het wegennet robuust is, maar hoe hoog de maatschappelijke kosten van een "niet robuust" wegennet zijn (kosten van vertraging en omrijden bij stremmingen). Waarom bevat de MKBA geen probleemanalyse waarin van een maatschappelijke kostenperspectief wordt uitgegaan?

⁹ Een soortgelijke 'bouwstenenbenadering' werd eerder gevolgd in de Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek van DHV/Royal Haskoning.

Uitkomstmaatstaven

5. De MKBA presenteert het baten-kostensaldo en de baten-kostenverhouding als uitkomsten van de MKBA. Deze uitkomsten worden beide als even belangrijk gepresenteerd in de tekst. De algemene MKBA-leidraad, vastgesteld door het kabinet, zegt: *"de baten-kostenverhouding [is] niet eenduidig gedefinieerd en daarmee ongeschikt als zelfstandige maatstaf om het rendement van een maatregel te meten en/of in perspectief te zetten. Er kan elk getal uitkomen."* *"Een eenduidiger gedefinieerde maatstaf is de interne rentevoet"* *"De eenvoudigste maatstaf om de maatschappelijke rentabiliteit van een maatregel uit te drukken is het saldo van baten en kosten"*. (Romijn en Renes, 2013, p. 137, 168). Het kader OEI bij MIRT verkenningen (p. 38) stelt dat deze maatstaven alle drie moeten worden gepresenteerd.
 - a. Waarom presenteert de MKBA de baten-kostenverhouding als een even geschikte maatstaf voor rentabiliteit als het baten-kostensaldo?
 - b. Waarom ontbreekt de interne rentevoet in de MKBA?

Kosten

6. Over de investeringskosten van het project zegt de MKBA (p. 25): *"Het is belangrijk om hierbij op te merken dat, gegeven de fase van besluitvorming, in de kostenramingen geen inschatting is gemaakt van de kosten van (eventuele) hinder beperkende maatregelen (bijvoorbeeld geluidsschermen) en van mitigatie en compensatie. Dit betekent dat redelijkerwijs mag worden verwacht dat de weergegeven investeringskosten voor de verschillende alternatieven een onderschatting zijn van de 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 kostenraming?
7. In het MER-hoofdrapport staat (p. 315): *"Van de alternatieven zijn indicatieve kostenramingen gemaakt behorende bij de schetsontwerpen van de Duinpolderweg voor de Investeringskosten en de Levensduurkosten. De bedragen ... hebben een nauwkeurigheid met geschatte bandbreedte van -30% en +40%."* De kosten zijn deels gebaseerd op: *"Hoeveelheid te amoveren objecten (woningen, bedrijventerrein) ... Type te doorkruisen bestemming (woonbestemming, bedrijvenbestemming, tuinbouwbestemming)"*
 - a. Waarom bevat de MKBA geen gevoeligheidsanalyse met betrekking tot de kosten, op basis van deze bandbreedte?
 - b. Volgt er nog een update van de MKBA met meer precieze kostenschattingen?
 - c. Is een onderbouwing van de kostenschattingen beschikbaar, inclusief aantallen te amoveren objecten en cijfers over te doorkruisen bestemmingen?
8. Direct boven tabel 4.1 staat: *"De investeringskosten zijn gelijkmatig verspreid over de periode 2023-2025."* Dit impliceert dat de verhouding tussen contante waarde (in 2017) en absolute waarde ongeveer 1,36 is. Dat is in tabel 4.1 het geval bij de varianten Mid-den, Midden Stroomweg, Zuid en HGZW. Bij de varianten Parel 2.0, Nieuwe N206 en NOG Beter 2.0 is die verhouding echter 1,15.
Wat is de oorzaak van dit verschil?

Reistijdbaten

9. De MER-deelstudie Verkeer stelt (p.28) *"Op drie snelwegtrajecten en drie trajecten op het onderliggend wegennet zijn de reistijden in de ochtend- en avondspits bepaald."*
 - a. Waarom bevat de deelstudie verkeer geen totale reistijden op alle trajecten?

- b. Waarom zijn trajecten gekozen tussen locaties die deels zelf geen belangrijke herkomsten/bestemmingen zijn, zoals "A4", "A9", Burgerveen en Ruigenhoek?
- c. Zijn de reistijden op de andere trajecten (dan de zes genoemde) een deel van de totale reistijden op netwerkniveau in tabel 4.3 van de MKBA?
- d. Zijn de reistijden op deze andere trajecten met het verkeersmodel VENOM bepaald, of op een andere manier?
- e. Zijn de totale reistijden afzonderlijk beschikbaar voor het totaal van de Bennebroekerweg/Nieuwe Bennebroekerweg tussen de A4 en de Spoorlaan, resp. tussen de A4 en de N205? (zie ook vraag 2)

10. Het verkeersmodel VENOM heeft als basisjaar 2010 en als prognosejaar 2030.

- a. Klopt het dat de in de MKBA gebruikte prognoses van VENOM uitsluitend het jaar 2030 betreffen?
- b. Zijn de reistijdwinsten in de jaren tot 2030 geschat met cijfers uit de notitie "Groeicijfers verkeer en verliestijd" op de website van Rijkswaterstaat (bijv. in scenario Hoog voor personenverkeer 0,63% per jaar)?
- c. De notitie "Groeicijfers verkeer en verliestijd" noemt meerdere opties om de reistijdwinsten na 2030 te schatten:
 - i. doortrekken van de groei in de periode tot 2030
 - ii. o.b.v. groei van aantal gebruikers (als er in het projectalternatief geen congestie meer is)
 - iii. o.b.v. landelijke congestiegroei (als er in het projectalternatief congestie is).

Welke methode is gekozen in de MKBA?

11. Tabel 4.3 heeft betrekking op reistijdwinsten op het hele netwerk, tabel 4.5 toont voertuigverliesuren in het studiegebied

- a. Hoe zijn de voertuigverliesuren berekend (bij welke snelheden zijn er geen voertuigverliesuren)?
- b. Bestaat het verschil tussen reistijdwinsten en voertuigverliesuren uit effecten van snelheidsverhogingen en routeverkorting?
- c. Klopt het dat de veranderingen van de voertuigverliesuren altijd kleiner of gelijk is dan de reistijdwinst?
- d. Als de effecten op voertuigverliesuren in het studiegebied groter zijn dan de effecten op reistijden op het hele netwerk (zoals bij de variant Midden Stroomweg), impliceert dat 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. Waardoor worden deze reistijdwinsten (of -verliezen) veroorzaakt?
 - c. Klopt het dat het soms gaat om reistijdverliezen? (bijv. in variant Zuid: Reistijdwinsten totaal 245 (tabel 4.4); Reistijdbetrouwbaarheidsbaten 75 (tabel 4.6) $\Rightarrow$ reistijdwinsten (of -verliezen) die worden veroorzaakt door veranderingen in congestie $75/25\%=300$ (cf. 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 ritkosten door grotere rij-afstanden in paragraaf 4.2.4 opgevoerd als een afzonderlijke (negatieve) batenpost? Langere rij-afstanden door andere routes - inclusief de variabele kosten daarvan - zijn toch door automobilisten meegenomen in hun routekeuze, en dus al onderdeel van de rule-of-half batenberekening op basis van veranderde reistijden?

Reistijdbetrouwbaarheid en robuustheid

16. In tabel 4.6 (reistijdbetrouwbaarheidsbaten) lijkt de verhouding tussen contante waarde en absolute waarde in 2030 vrij hoog. Bijvoorbeeld in scenario Midden $58/2=29$ (of rekening houdend met afronding minimaal $57,5/2,5=23$). Deze cijfers zijn alleen consistent als de reistijdbetrouwbaarheidsbaten tussen 2026 en 2116 met gemiddeld minstens 2,0% per jaar groeien.
- a. Hoe hoog is de gemiddelde jaarlijkse groei van de reistijdbetrouwbaarheidsbaten?
 - b. Klopt het dat de gemiddelde jaarlijkse groei van de reistijdwinsten (of -verliezen) die worden veroorzaakt door veranderingen in congestie gelijk is aan de gemiddelde jaarlijkse groei van de reistijdbetrouwbaarheidsbaten (want het laatste is 25% van het eerste)?
17. Roubuustheid wordt in de MKBA kwalitatief beschreven, met plus-tekens. Daarnaast zijn gemonetariseerde baten van betrouwbaarheid meegenomen. Over robuustheid zegt de MKBA (p. 28): *"Roubuustheid is nauw gerelateerd aan betrouwbaarheid. Ook bij robuustheid gaat het om de kans dat de weggebruiker een bestemming binnen de verwachte reistijd bereikt, waarbij de vraag centraal staat in welke mate extreme reistijden als gevolg van incidenten (ongevallen, extreem weer, werkzaamheden en evenementen) voorkomen kunnen worden. Het gaat hierbij bijvoorbeeld ook om de vraag in hoeverre bij incidenten alternatieve routes beschikbaar zijn."* Is robuustheid naar het oordeel van Ecorys een (niet-gemonetariseerde) extra baat, of een onderdeel van de (wel-gemonetariseerde) betrouwbaarheidsbaten?

Hinder in de bouwperiode

18. De MKBA stelt p. 29: *"Als de doorstroming van het autoverkeer gedurende langere tijd hinder ondervindt van de realisatie van een project dienen deze effecten in kaart te worden gebracht. De effecten tijdens de realisatieperiode zijn in de verschillende studies voor de Duinpolderweg niet in kaart gebracht. Daarom nemen wij voorlopig aan dat het autoverkeer geen langdurige hinder ondervindt tijdens de realisatiefase."* In de tabel met MKBA resultaten (p. 35-36) wordt dit effect als nul gepresenteerd.
- a. Waarom heeft Ecorys niet zelf een schatting gemaakt van de omvang (in euro's) van dit negatieve effect?
 - b. Hoe lang duurt "geen langdurige hinder"?

- c. Als deze hinder niet langdurig zou zijn, impliceert dat dan dat het effect in de MKBA verwaarloosbaar is?

Verkeersveiligheid

19. Zijn voor de waardering van verkeersveiligheid kengetallen gebruikt uit tabel 3 van het memo "Waarderingskengetallen verkeersveiligheid" van Rijkswaterstaat? (<https://www.rwseconomie.nl/binaries/rwseconomie/documenten/publicaties/2016/2016/veiligheid/veiligheid/waarderingskengetallen-verkeersveiligheid.pdf>)
Zo nee, hoe is verkeersveiligheid gewaardeerd?

Leefomgeving / milieu

20. De MKBA waardeert wat betreft de leefomgeving alleen geluid en luchtkwaliteit in geld. Andere effecten worden kwalitatief weergegeven, met plussen en minnen (tabel 4.18). Het gaat om de volgende aspecten: Plaatsgebonden risico, Groepsgebonden risico, Beleving landschap, Natuur, Grondwatersysteem, Oppervlaktewater, Cultuurhistorisch waardevolle patronen, Cultuurhistorisch waardevolle elementen en Archeologie. De keuze om deze effecten niet te kwantificeren en monetariseren 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 nitsluitend de waardering van een select aantal externe effecten voor."* Het kader KBA bij MIRT verkenningen (p. 38) stelt over leefomgevingsaspecten anders dan broeikasgassen, luchtkwaliteit en geluid: *" Bovendien kan de beschrijving kwalitatief zijn, tenzij er sprake is van omvangrijke effecten. Of een effect al dan niet omvangrijk is zal per geval moeten worden bepaald, eventueel in overleg met de opdrachtgever."*
Is in de MKBA nagegaan of het gaat om omvangrijke effecten en zo ja, hoe?
21. In tabel 5.1 worden de meeste effecten gemonetariseerd, maar de (vaak negatieve) effecten op de leefomgeving niet. De tabel presenteert totale baten; saldi van baten en kosten; en baten-kostenverhoudingen. Is Ecorys van mening dat deze cijfers de totale welvaartseffecten (maatschappelijke kosten en baten) weergeven?
- Zo ja, kan Ecorys onderbouwen dat de negatieve leefomgevingseffecten leiden tot verwaarloosbare welvaartseffecten?
 - Zo nee, waarom concludeert de MKBA (p. 35) dat voor *"de meeste alternatieven de maatschappelijke baten hoger zijn dan de maatschappelijke kosten"* (p. 35) en dat *"vijf van de alternatieven per saldo resulteren [in]... positieve maatschappelijke baten in vergelijking met het nulalternatief waarin de Duinpolderweg niet wordt aangelegd"*?
22. In tabel 4.15 van de MKBA worden de effecten van broeikasgassen en luchtkwaliteit in geld uitgedrukt. In de tekst erboven staat: *"De totale voertuigkilometers nemen als gevolg van het project toe."*
- Hoe groot is deze toename van het aantal voertuigkilometers?
 - Hoe zijn deze extra voertuigkilometers omgerekend in extra emissies?
 - Zijn de extra emissies omgerekend in euro's met behulp van kengetallen van Rijkswaterstaat: (<https://www.rwseconomie.nl/documenten/publicaties/2016/2016/leefomgeving/leefomgeving>)?

Hand-drawn map of the area around the 'Khan' (Khan) and 'Khan' (Khan) locations. The map shows a network of roads and paths. A legend in the bottom right corner identifies three types of roads: 'Khan' (Khan), 'Khan' (Khan), and 'Khan' (Khan). The map is oriented with North at the top.

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-min-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 Milieuorganisaties ¹ 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).

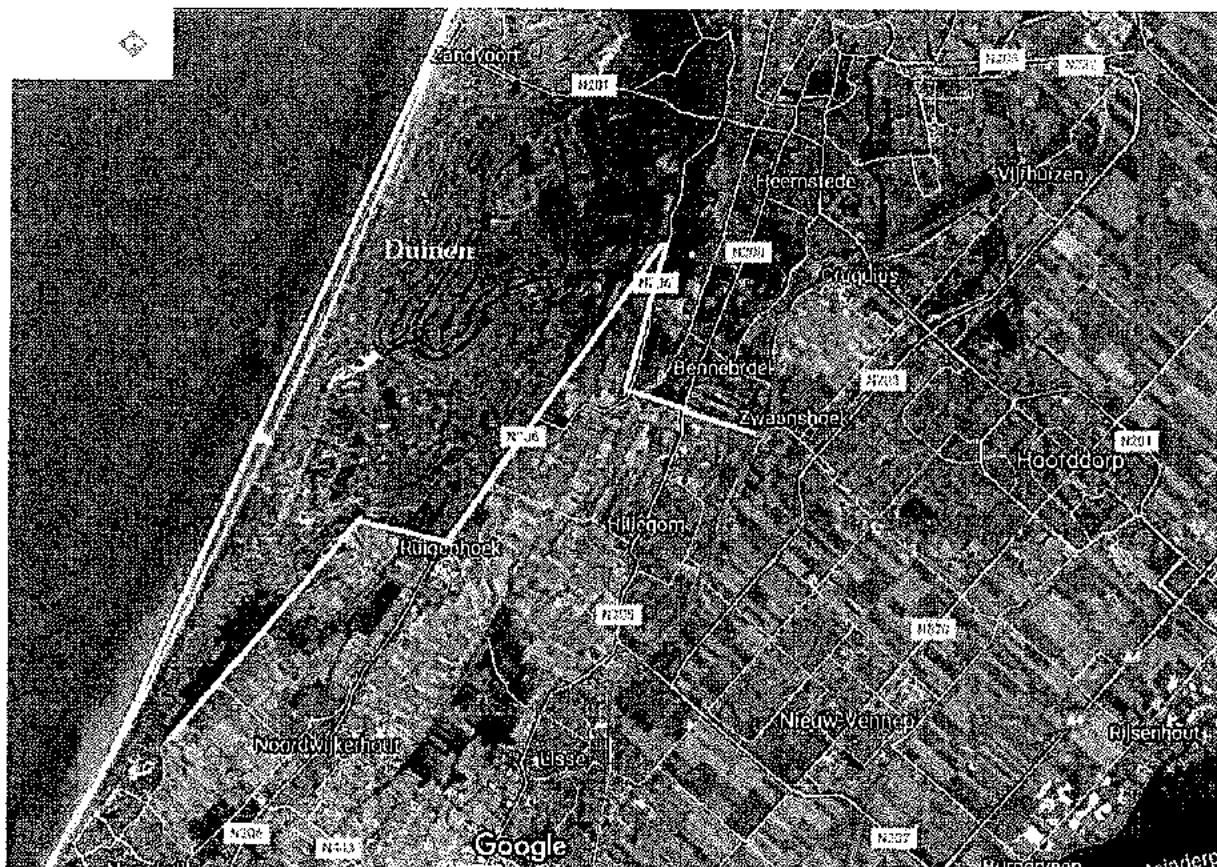
De duinen van Zuid-Kennemerland zullen niet direct worden aangetast door een nieuwe Duinpolderweg (tracé zal niet door duinen gaan), maar kunnen wel indirect worden beïnvloed (o.a. toenemende stikstofdepositie door meer verkeer, barrièrewerking voor soorten, mogelijke invloed op hydrologie e.d.). Voor 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.

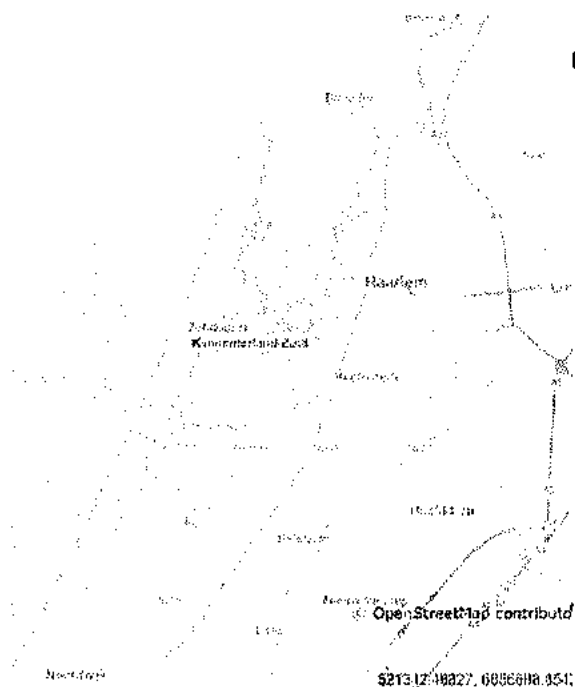


Figuur 1: Luchtfoto van de regio waarin de Duinpolderweg is geprojecteerd en/of invloed op heeft, met indeling in grote landschappelijke eenheden: links de duinen van Zuid-Kennemerland tussen Zandvoort en Noordwijk (geel), en de ten oosten daarvan gelegen Bollenstreek (groen) en Haarlemmermeerpolder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

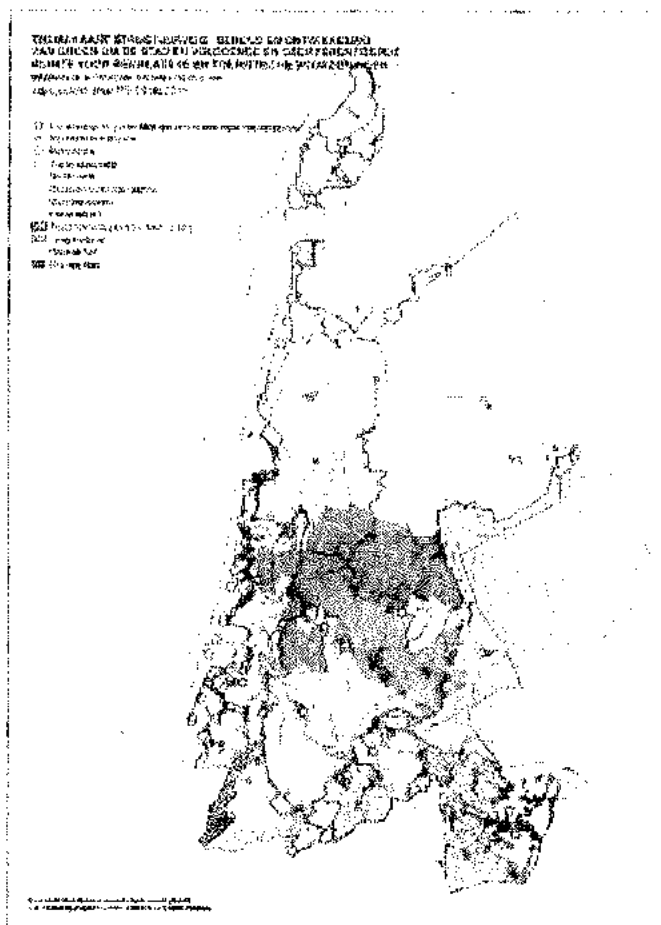
3. Natuurbeleid in de provincies Noord- en Zuid-Holland

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

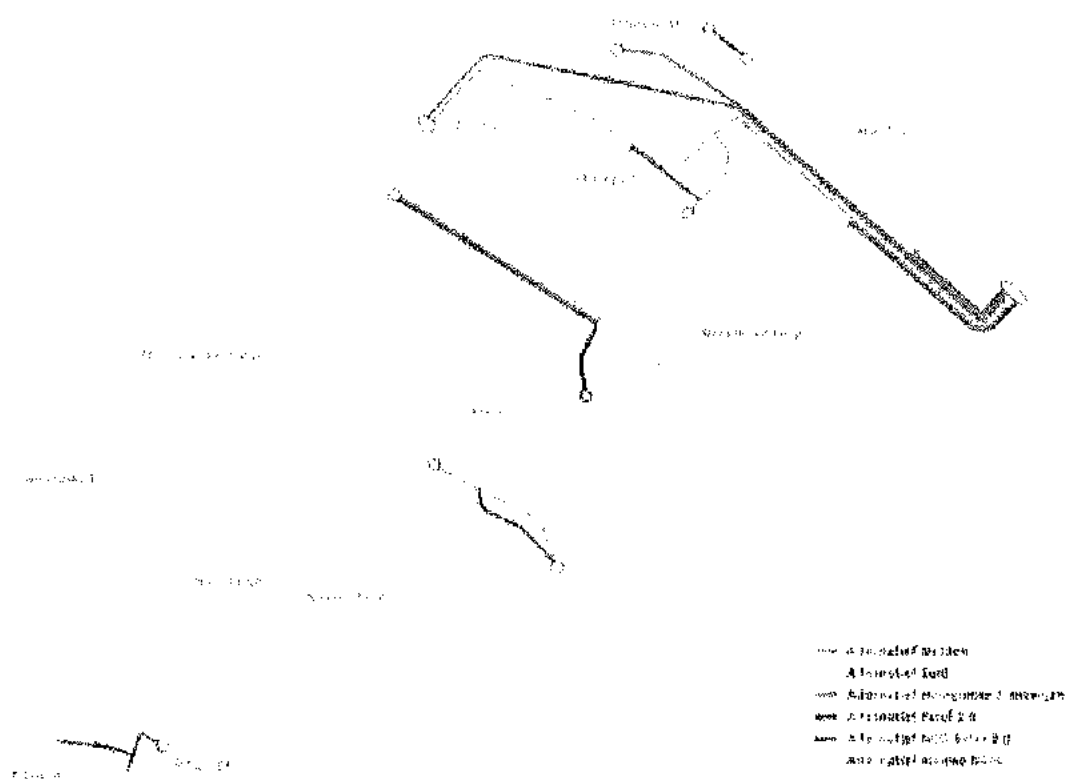
² Toelichting op Meervoudig transformatiegebied: <https://data.overheid.nl/data/dataset/structuurvisie-transformatiegebied-meervoudig>

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

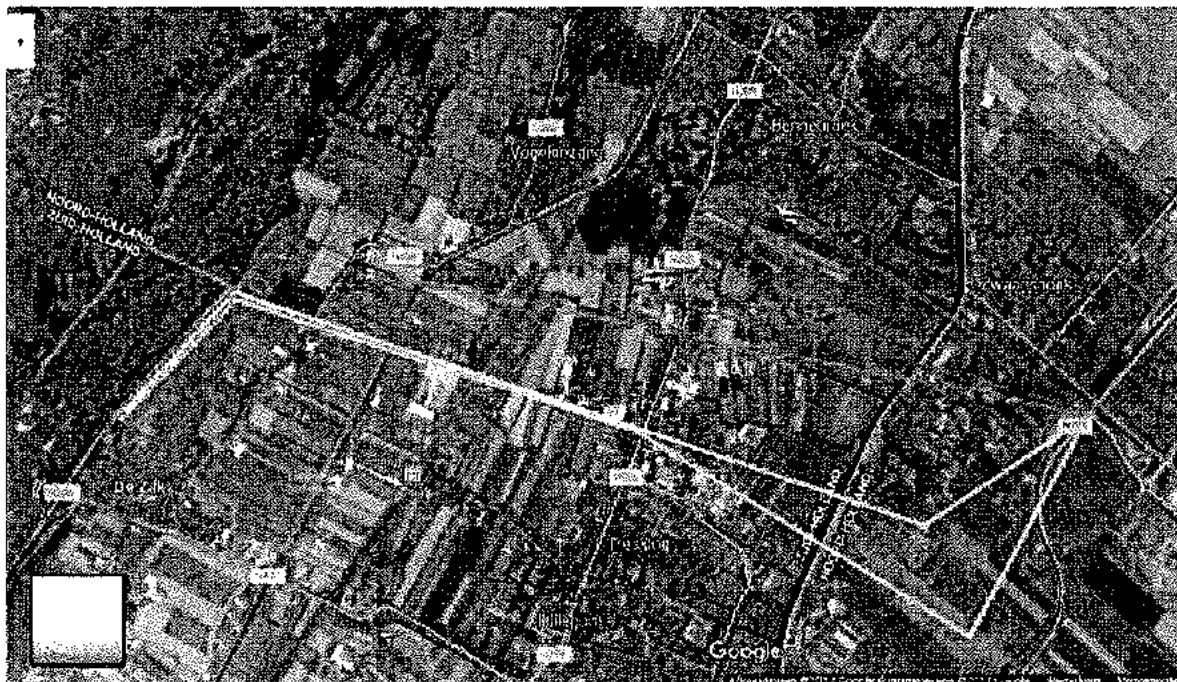
Bij het doornemen van het deelrapport Natuur zijn mij de volgende zaken opgevallen:

- Het deelrapport Natuur is opgesteld op basis van bestaande literatuur, opgevraagde data uit de Nationale Database Flora en Fauna (NDFD) 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 Aerius 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 Weerlanerpolder) en verbindingen (o.a. Ringvaart, Leidsevaart en Oegstgeesterkanaal) worden in het deelrapport niet of amper genoemd, en dus ook niet meegenomen in de beoordeling (omissies). 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-spelregels 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: boomarter, 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.

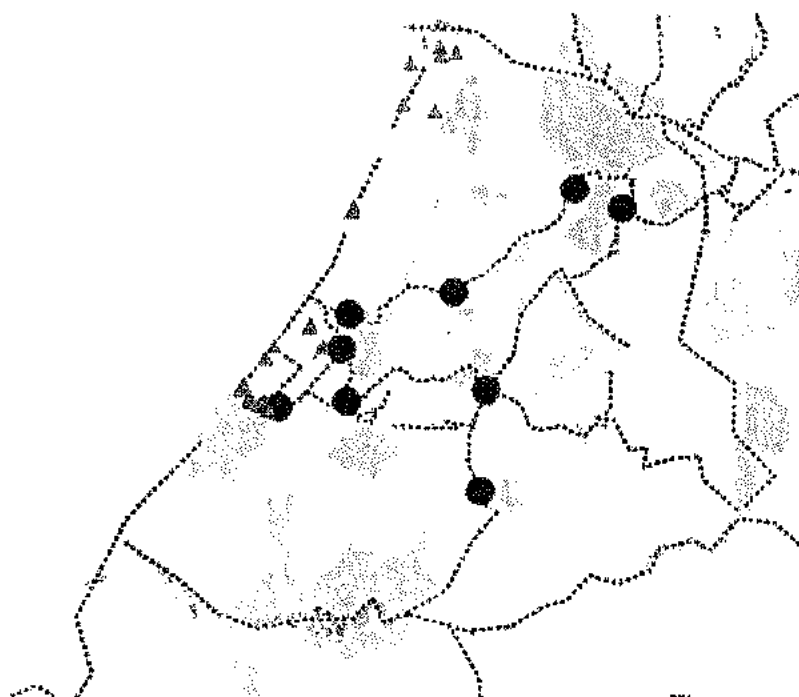
Verder wordt gesteld dat er bij geen van de tracés effect is op **bomen** die potentieel voor vleermuizen geschikt zijn, behalve bij NOG Beter 2.0 (boschages Vinkenweg Oegstgeest). Het is zeer de vraag of de aanwezige bomen afdoende zijn onderzocht, om deze uitspraak zo te kunnen doen. Boombewonende 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 binnenduinrand 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 vóórkomen 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 voorkomen 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.

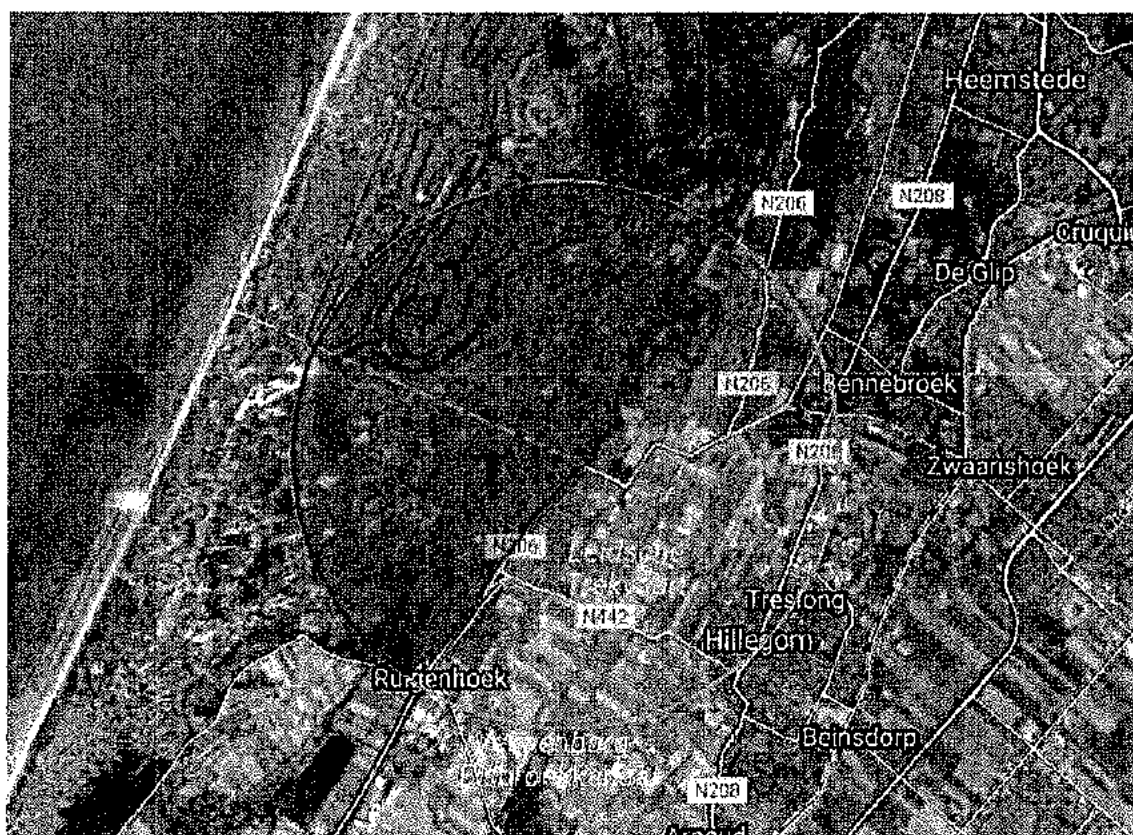
De Bollenstreek is dus wel degelijk leefgebied voor verschillende (al dan niet) beschermde ongewervelden.

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

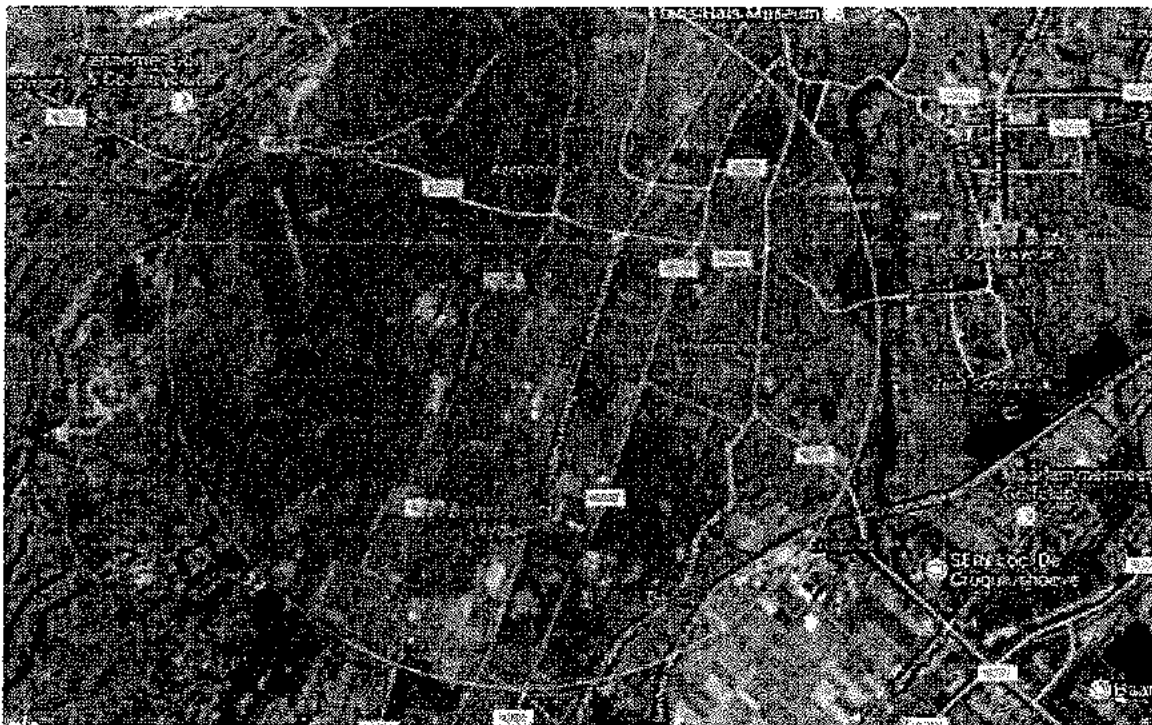
De tracés Midden, Zuid en Nieuwe N206 zijn geprojecteerd pal langs de binnenduinrand ten noorden van De Zilk, m.a.w. deze tracés grenzen direct aan het Natura-2000-gebied Kennemerland Zuid (figuur 2 en 9). Behalve een PAS Aeries berekening t.a.v. verwachte toename van stikstofdepositie bij de aanleg 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:

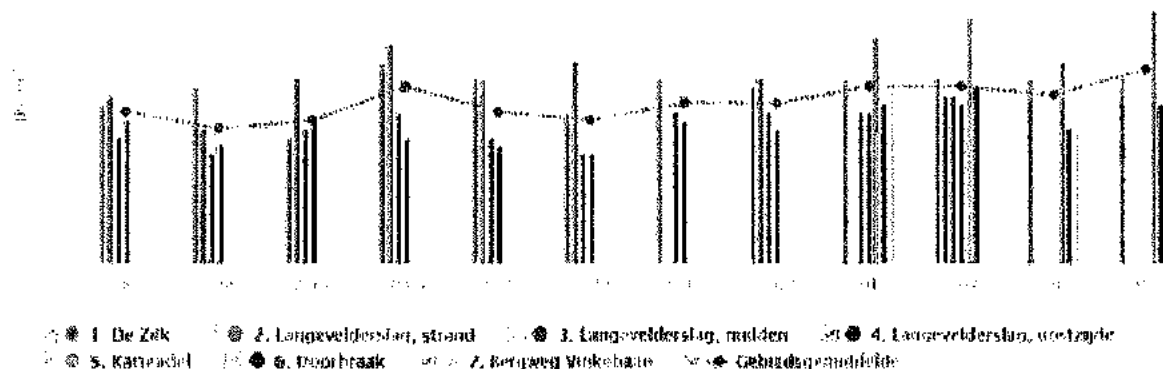
- De gehanteerde rekenmethode is inmiddels wat betreft de te verwachten autonome vermindering van de stikstofdepositie achterhaald.
- Veel te simplistisch wordt aan het einde van het betreffende hoofdstuk ineens gesteld dat gebruik kan worden gemaakt van de zogenaamde 'ontwikkelruimte' in de Programmatische 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 Stiltegebied.

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 vleermulsoorten 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	- / 0	- / 0	- / 0	- / 0	- / 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							
		Midden	Midden-Strwg	Zuid	Hilleg. Ziepsw	Hilleg. Ziepsw Zuid	Paral 2.0	Nieuwe N2006	NOG Beter 2.0
Natura 2000	N-depositie								
	ruimtebeslag op habitattype	0	0	0	0	0	0	0	0
	geluid	-10	-10	-10	0	0	0	0	0
	licht	0	0	0	0	0	0	0	0
	optische effecten	0	0	0	0	0	0	0	0
	verdroging				0	0	0	0	0
	totaal N2000				-10	-10	-10		-10
Wnb soorten	stikstofdepositie	-10	-10	-10	0	0	0	-10	0
	ruimtebeslag						-10		-10
	verdroging	0	0	0	0	0	0	0	0
	barrièrewerking								
	verstoring (licht en geluid)								
	overtreding Wnb						-10		-10
	totaal Wnb soorten						-10		-10
Houtopstanden									
NNN (buiten N2000)	ruimtebeslag		-10		0				
	N-depositie	0	0	0	0	0	0	0	0
	Verbraking Haardenriemraster						-10		-10
	Verstoring (geluid, licht, optisch)	-10	-10	-10				-10	-10
	barrièrewerking/versnippering	0	0	-10	0	0	-10	-10	-10
Endscore									

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

8.8 Samenvattend

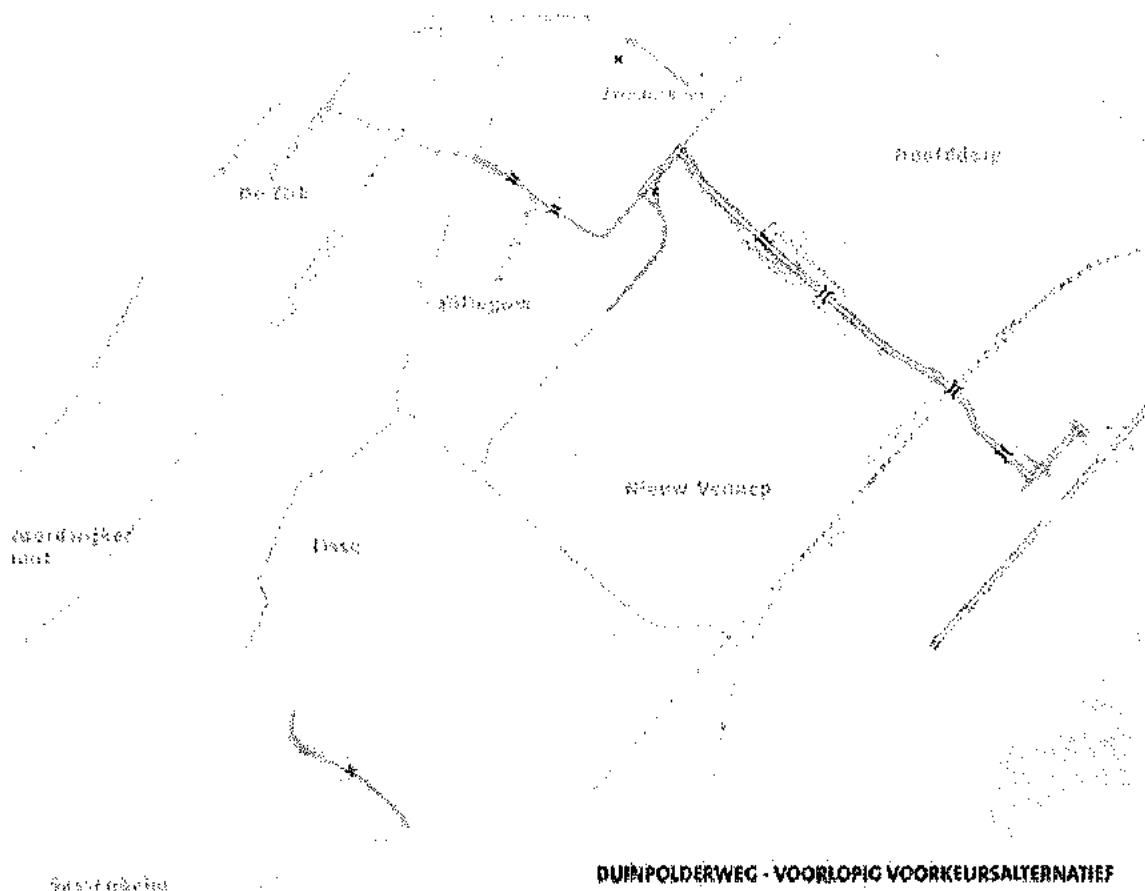
Bij de effectbeoordeling in het deelrapport Natuur worden vele aspecten behandeld, en daardoor lijkt het uitvoerig. Er is echter sprake van:

- 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 algehele 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 voorkeu
rsalternatief project Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek](https://www.noord-holland.nl/Actueel/Archief/2017/December_2017/Gedeputeerde_Staten_kiezen_voorlopig_voorkeu_rsalternatief_project_Bereikbaarheid_Haarlemmermeer_Bollenstreek)

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. 088 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 Hoozeboom, 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/P rofiel_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/bodemdatanl/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		Oosteinderpolder	Winterrustlaan	Oosteindervaart	Oostduin
Soort	RL broedv.	RL winter/doortrek.	Wlp	Oep	Wrl (moerasbos)	Oev	OD
1 Fuut			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	X	X
21 Krakeend			X * (+ Ringvaart)	X (+ Ringvaart)		X	X
22 Sloeend	Kwetsbaar		X *				
23 Wintertaling *	Kwetsbaar		X (+ Ringvaart)	X (feb '17; 2 ex.)			
24 Zomertaling	Bedreigd	Kwetsbaar	X (apr '13; 1 ex.)				
25 Tafelend *			X (Rv; feb '12; 1 ex.)				
26 Kulfeend			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 kiekendief			X	X			
30 Sparwer			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 Meerkoet			X *	X		X	X
38 Schotekster			X	X			X
39 Kluit			X (apr '13; 1 ex.)				
40 Bontbekplevier	Kwetsbaar						X (sep '11; 1 ex.)
41 Kleine plevier			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 Wifgat *			X	X			
50 Oeverloper	Gevoelig		X	X			X
51 Houtnipp *					X		
52 Watersnip *	Bedreigd		X	X			X
53 Bokje *			X (jan '16; 1 ex.)				X
54 Kalmmeuw			X (+ Ringvaart)	X (+ Ringvaart)		X	X
55 Stormmeuw			X (+ Ringvaart)	X (+ Ringvaart)			
56 Zilvermeuw			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

Vogels in de polders vanaf mrt 2011 t/m december 2017			Weertanerpolder	Oostelinderpolder	Winterrustlaan	Oostelindervaart	Oostduin
Soort	RL broadv.	RL winter/daortrek.	Wip	Cep	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 kwiksta.	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 Merel			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 Tjiftjaf			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 Keep *	Gevoelig				X		
99 Sijls *				X (BATV)	X		
100 Kleine barmstijls							X
101 Groening					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 Weertanerpolder

* Wintergast in de polders

Bron: SOVON, waarnemers Hans Vader en Louis van Trigt

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. Viak 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 overvloedige 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:

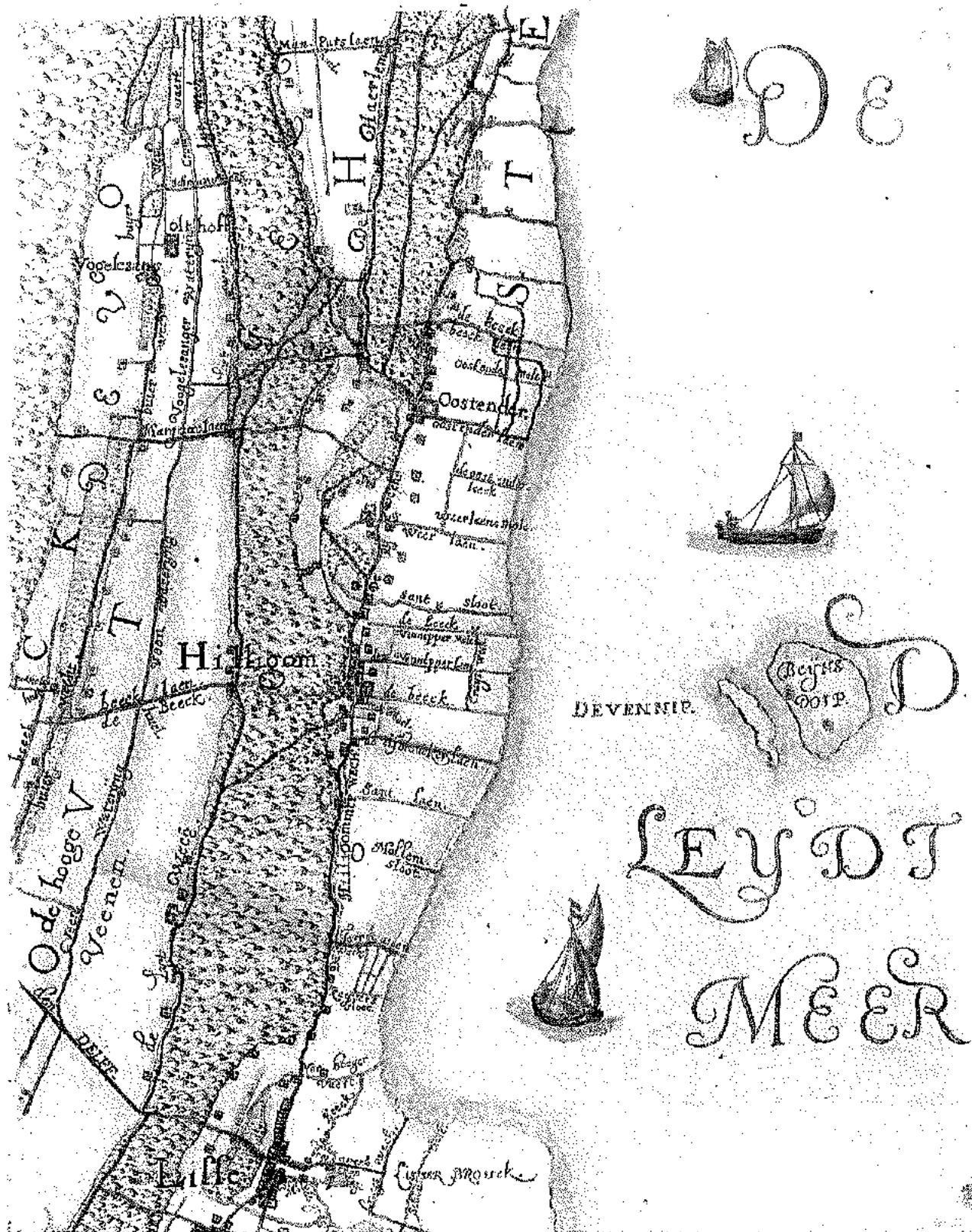
- de eeuwenoude veenstromen de Leek en de kleine Leek die als levensaders door deze polder stromen;
- het verkavelingspatroon dat van noord naar zuid loopt en terug voert tot de late Middeleeuwen (het Slagenlandschap).

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 leeck (de huidige Leek) in de Weerlaenerpolder 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.



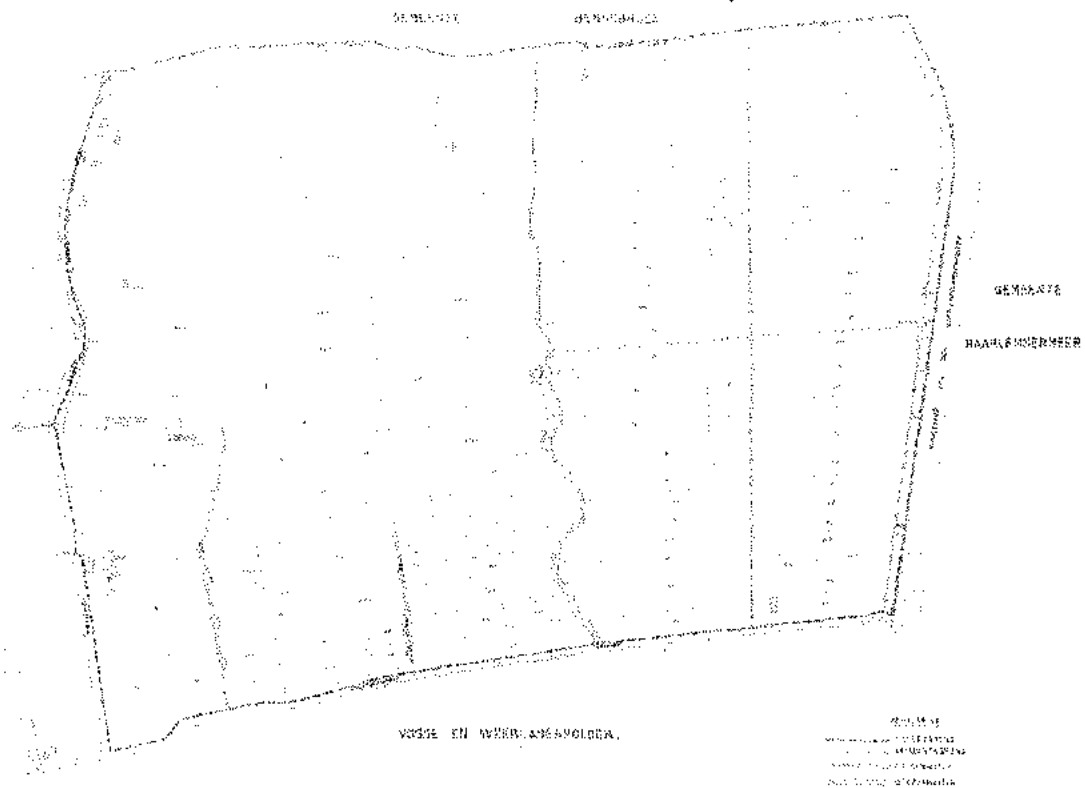
Grote historische atlas van West Nederland 1839 – 1859

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

SCHETSTEKENING VAN DEN OOSTENDERPOLDER.

GEMEENTE WILLEBRON SECTIE - B

SCHALE 1 A 2500



1942 De Oostendorpolder

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

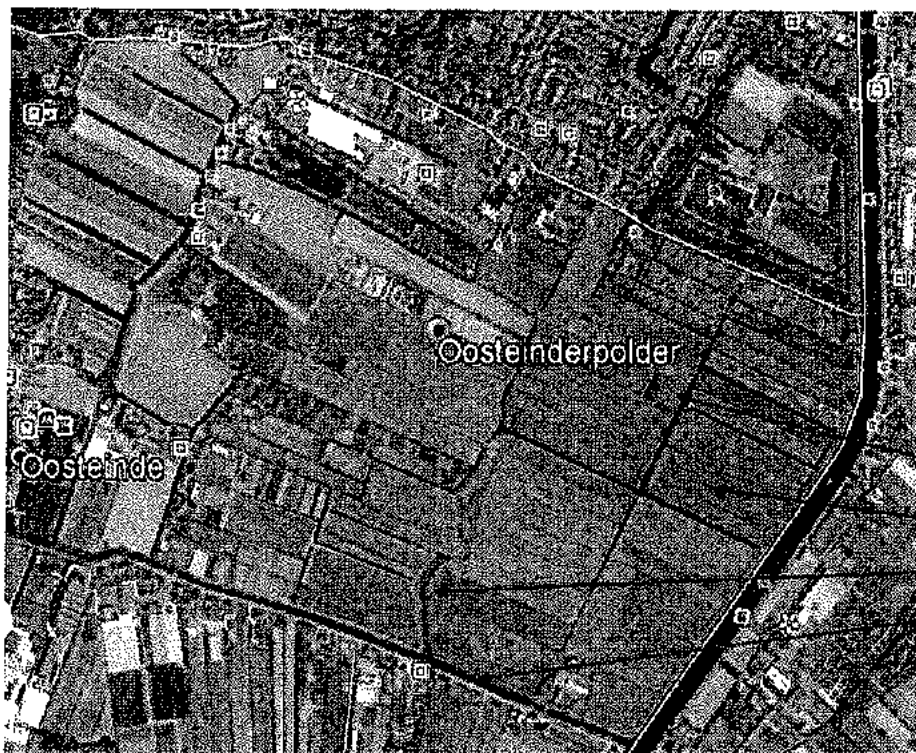


De grote Leek



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.

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 planstudie en het voorlopig voorkeursalternatief voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek en 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:

E-mailadres:

Telefoonnummer:

Datum:

Zienswijze:

Met vriendelijke groet,

Bijlage:

Bijlage:

Bijlage:

From: "Formdesk Response"
 <VGvhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 16 Feb 2018 20:31:56 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: 55602748_3565944_Inspraakreactie_16_02_2018-A.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55602748.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55602748
Status	Gereed
Aangemaakt	16-02-2018 20:31:57

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer: 55602748)

Ik ben in de gelegenheid gesteld om een inspraakreactie te geven over het besluit van het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en Zuid-Holland van 19 december 2017, waarbij het voorkeursalternatief Duinpolderweg is vastgesteld. Met deze brief maak ik tijdig gebruik van mijn inspraakrecht.

Ik woon op het perceel Rooversbroekdijk 86 in Lisse. Mijn woning is direct gelegen aan het voorkeursalternatief dat in het MER "NOG BETER 2.0" wordt genoemd. Mijn huis ligt op nog geen 10 meter van de voorgenomen rotonde Rooversbroekdijk- Ruishoornlaan. Indien dit gedeelte van het voorkeursalternatief Duinpolderweg wordt gerealiseerd, heeft dat grote gevolgen voor mijn woon- en leefklimaat. Het gaat hierbij om: toename aantal verkeersbewegingen en daarmee gepaard gaande geluidsoverlast en luchtvervuiling. Terwijl ik nu nog in een landelijke omgeving woon, komt onze woning in de toekomst aan een druk verkeersplein met overvolle aanvoerwegen te liggen. Dit heeft voor ons niet alleen aantasting van ons woon- en leefklimaat tot gevolg, maar ook een waardedaling van onze woning.

Tevens zal het voorgenomen tracé de Rooversbroekpolder doorkruisen en een aantal florierende bedrijven enorm duperen. Jaren is er fel vast gehouden aan de bestemming van deze polder: agrarische bestemming/glastuinbouw. Met een simpele pennenstreek wordt dit nu verlaten en het aanzicht volledig veranderd, ik stel hardop de vraag of wij dit met z'n allen moeten willen.

Met dit voorkeursalternatief wordt hoofddoelstelling 2 niet gehaald. Mijn leefomgeving verslechtert immers door toename van verkeershinder. Er zijn andere alternatieven die op deze doelstelling beter scoren.

Het is weliswaar mooi dat GS meewegen dat alternatief NOG BETER 2.0 milieuvriendelijk is. Maar dat is wel kort door de bocht om te laten prevaleren. Immers:

Voor mij is het niet milieuvriendelijk voor wat betreft mijn leefomgeving. Ik wordt geconfronteerd met grotere luchtverontreiniging in mijn directe woon- en leefklimaat door de vaststelling van dit voorkeursalternatief.

Let wel: leefomgeving is één van de twee hoofddoelstellingen.

Dit alternatief scoort het slechtst op verbetering bereikbaarheid, terwijl bereikbaarheid twee concrete subdoelstellingen 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- en IJstreek, 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:

[Redacted]

Organisatie:

[Redacted]

Postadres:

[Redacted]

Huisnr.

[Redacted]

Postcode:

[Redacted]

Plaats:

Lisse

E-mailadres

[Redacted]

Telefoonnummer:

[Redacted]

Datum

16-02-2018

Zienswijze:

Ik ben in de gelegenheid gesteld om een inspraakreactie te geven over het besluit van het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en Zuid-Holland van 19 december 2017, waarbij het voorkeursalternatief Duinpolderweg is vastgesteld. Met deze brief maak ik tijdig gebruik van mijn inspraakrecht.

Ik woon op het perceel [Redacted] in Lisse. Mijn woning is direct gelegen aan het voorkeursalternatief dat in het MER "NOG BETER 2.0" wordt genoemd. Mijn huis ligt op nog geen 10 meter van de voorgenomen rotonde Rooversbroekdijk-Ruishoornlaan. Indien dit gedeelte van het voorkeursalternatief Duinpolderweg wordt gerealiseerd, heeft dat grote gevolgen voor mijn woon- en leefklimaat. Het gaat hierbij om: toename aantal verkeersbewegingen en daarmee gepaard gaande geluidsoverlast en luchtvervuiling. Terwijl ik nu nog in een landelijke omgeving woon, komt onze woning in de toekomst aan een druk verkeersplein met overvolle aanvoerwegen te liggen. Dit heeft voor ons niet alleen

aantasting van ons woon- en leefklimaat tot gevolg, maar ook een waardedaling van onze woning.

Tevens zal het voorgenomen tracé de Rooversbroekpolder doorkruisen en een aantal florerende bedrijven enorm duperen. Jaren is er fel vast gehouden aan de bestemming van deze polder: agrarische bestemming/glastuinbouw. Met een simpele pennenstreek wordt dit nu verlaten en het aangezicht volledig veranderd, ik stel hardop de vraag of wij dit met z'n allen moeten willen.

Met dit voorkeursalternatief wordt hoofddoelstelling 2 niet gehaald. Mijn leefomgeving verslechtert immers door toename van verkeershinder. Er zijn andere alternatieven die op deze doelstelling beter scoren.

Het is weliswaar mooi dat GS meewegen dat alternatief NOG BETER 2.0 milieuvriendelijk is. Maar dat is wel kort door de bocht om te laten prevaleren. Immers:

Voor mij is het niet milieuvriendelijk voor wat betreft mijn leefomgeving. Ik wordt geconfronteerd met grotere luchtverontreiniging in mijn directe woon- en leefklimaat door de vaststelling van dit voorkeursalternatief.

Let wel: leefomgeving is één van de twee hoofddoelstellingen.

Dit alternatief scoort het slechtst op verbetering bereikbaarheid, terwijl bereikbaarheid twee concrete subdoelstellingen zijn.

Bijlage

55602748_3565944_Inspraakreactie_16_02_2018-A.pdf

Bijlage

Bijlage

From: "Formdesk Response"
 <VGvhbV9QT08ub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 16 Feb 2018 20:35:52 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55602616.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Gewijzigde invoer
Kenmerk	55602616
Status	Gereed
Aangemaakt	16-02-2018 20:20:11
Gewijzigd	16-02-2018 20:35:53

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
 Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
 55602616)

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

U kunt van 8 januari tot en met 18 februari 2018 uw inspraakreactie (zienswijze) indienen op de resultaten van de planstudie en het voorlopig voorkeursalternatief voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer- en IJmuidenanstreek, 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:

16-02-2018

Zienswijze:

Wij zijn tegen de aanleg van de nieuwe weg buiten de dorpskern van Zwaanshoek. Redenen zijn dat wij bij aankoop van ons nieuwbouw huis aan de Hofstede, de belofte kregen dat het park hierachter geen bouwbestemming zou krijgen en als park zou blijven fungeren. Bij het aanleggen van een weg door dit park, verstoren de langsrijdende autos het park met de flora en fauna en de rust voor de bewoners aan het park. Daarnaast zullen auto's en lantaarnpalen meer lichtvervuiling opleveren en ook hiermee de dieren en bewoners storen.

Daarnaast zijn wij tegen het afsluiten van de brug tussen Zwaanshoek en Bennebroek. Reden hiervoor is dat veel bewoners in Zwaanshoek hun huisarts en tandarts in Bennebroek hebben. Het sluiten van de brug voor auto's zorgt voor onveilige situaties op het moment dat met spoed een huisarts nodig is. Ook zorgt het voor een grote onbereikbaarheid van tandarts, huisarts en winkels voor de mensen die slecht ter been zijn en hierdoor

afhankelijk zijn van hun auto.

Bijlage

Bijlage

age

[REDACTED]

[REDACTED]

Wang et al.

RESEARCH

1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 2679, 26

100

[REDACTED]

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

[REDACTED]

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

12-02-18

2-02-18

12-2-2018

18-Meskers

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
Age
12.02.18

[Redacted]
[Redacted]
Hillegom

[Redacted]
M. H. van der Horst

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
Hillegom

[Redacted]
[Redacted]
Hillegom
12-2-18

[Redacted]
[Redacted]
Hillegom

[Redacted]
[Redacted]
Hillegom

[Redacted]
[Redacted]
Hillegom

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
Hillegom
12.02.18

[Redacted]
[Redacted]
Hillegom
12.02.18

[Redacted]
[Redacted]
Hillegom

[Redacted]
[Redacted]
Hillegom

[Redacted]
[Redacted]
Hillegom

[Redacted]
[Redacted]
Hillegom

[Redacted]
[Redacted]
Hillegom

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] Hillegom
[Signature]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] Hillegom
[Signature]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] H. Hegen
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] Hillegom
[Signature]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] H. Hegen
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] Hillegom
[Signature]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] Hillegom
[Signature]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] Hillegom
[Signature]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] Hillegom
[Signature]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] Hillegom
[Signature]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] Hillegom
[Signature]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] Hillegom

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] Hillegom

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] Hillegom

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] Hillegom
[Signature]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] Hillegom
[Signature]

[REDACTED]
[REDACTED]

est

st
[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Chase
state

[REDACTED]

st
[REDACTED]

[REDACTED]

7
[REDACTED]

[REDACTED]

J. W. D.

[REDACTED]

[REDACTED]

st
[REDACTED]

[REDACTED]

st
st
st

[REDACTED]

st
st

[REDACTED]

st

[REDACTED]

mic out

[REDACTED]

st

[REDACTED]

st

[REDACTED]

st

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

10-11-60

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]
Sheddie

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED] HILLEGOM

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

~~_____~~
~~_____~~

~~_____~~
~~_____~~

~~_____~~

~~_____~~
~~_____~~

~~_____~~

~~_____~~

~~_____~~

ju

~~_____~~
~~_____~~
~~_____~~

~~_____~~

~~_____~~
~~_____~~
~~_____~~
~~_____~~ *illegon*

~~_____~~

~~_____~~
~~_____~~

~~_____~~
~~_____~~

~~_____~~
~~_____~~

~~_____~~

~~Handtekening~~

~~Handtekening~~

~~Handtekening~~

~~Handtekening~~

Handtekeningen
tegen Duinpolderweg !

Namens bewoners

~~Handtekening~~, Hillegom

~~Handtekening~~

~~Handtekening~~

~~Handtekening~~

~~Handtekening~~

~~Handtekening~~

~~Handtekening~~

~~Handtekening~~

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

U kunt van 8 januari tot en met 18 februari 2018 uw Inspraakreactie (zienswijze) indienen op de resultaten van de planstudie en het voorlopig voorkeursalternatief voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer- en streek, 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:

E-mailadres:

Telefoonnummer:

Datum:

Zienswijze:

Bijlage:

Bijlage:

Bijlage:

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLn5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 12:40:20 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55610336_3566446_Zienswijze_Duinpolderweg_17_feb_2018_van_SBEZK.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55610336.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55610336
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 12:40:21

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer: 55610336)



17 februari 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 van 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



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 Bennebroek. 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



voordelen van het aanleggen van een weg door de Oosteinderpolder, opweegt 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 gezien. 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. vinden wij stuitend en het openbaar bestuur onwaardig.

Hoogachtend,

R Oexeman

R Oexeman

Bestuurder Stichting Bescherming Erfgoed Zuid-Kennemerland
SBEZK

P/a Bennebroekerdreef 6
2121 CN Bennebroek

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = Invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

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

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:

Bijlage:

Bijlage:

Bijlage:



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

INGEKOMEN 21 FEB. 2018

Uw kenmerk : 1030959 / zienswijze planstudie Duinpolderweg
Uw brief van :
Ons kenmerk : Z/18/044273 D/10811
Behandeld door : B. Pover
Verzenddatum : 16 FEB 2018
Kopie aan :
Onderwerp : gemeentelijke inspraak Duinpolderweg

Geachte mevrouw Luchtenburg,

Op 19 december 2017 heeft u een besluit genomen over een voorgenomen voorkeursalternatief Duinpolderweg. Een alternatief dat na jaren van onderzoek een oplossing moet bieden voor het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid in de grensstreek tussen Noord-Holland en Zuid-Holland.

Via dit schrijven willen wij kenbaar maken dat we de zienswijze van Holland Rijnland die is opgesteld met de gemeenten uit de Duin- en Bollenstreek ondersteunen en kracht bij zetten. Over de argumenten om het voorlopig voorkeursalternatief te heroverwegen verwijzen wij naar de zienswijze van Holland Rijnland die u eveneens in dit kader ontvangt.

Wij gaan ervan uit dat u bij uw definitieve besluit over het voorkeursalternatief Duinpolderweg de inhoudelijke argumentatie en het draagvlak bij de gemeenten in de Duin- en Bollenstreek zwaar laat wegen en tot heroverweging van uw besluit zal komen.

S
Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Noordwijk,
De secretaris, *laco*

A.J.C. van der Pol

De burgemeester, *laco*

J. Rijpstra

Voorstraat 42
2201 HW Noordwijk

Postbus 298
2200 AG Noordwijk

T (071) 36 60 000
F (071) 36 20 021
E gemeente@noordwijk.nl





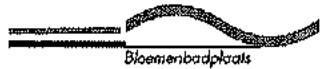
Gemeente
NOORDWIJK

PostNL

€8



NEDEF
16.
NetSet 1-8 86



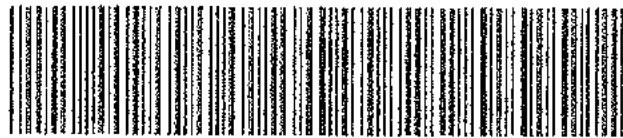
Frankiemachine & (Digitale) Postzegel

R NL



Aangetekend

Brief: D-A-1
Pakket: B-P-3



3SRRT6870440

From: "Formdesk Response"
<VGVBV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLn5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 12:19:52 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55610172.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55610172
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 12:19:53

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55610172)

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

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

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: Huisnummer:

Postcode: Plaats:

E-mailadres:

Telefoonnummer:

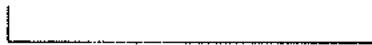
Datum:

Zienswijze:

Wij zijn van

Wij zijn het niet eens met de voorkeursalternatief van de randweg Zwaanshoek. Wij hebben al 41 jaar een snackbar in Zwaanshoek en zijn een voorziening als enige nog in het dorp. Je kan wel zeggen na zoveel jaar dat we een begrip zijn. En denk dat de zwaanshoekers erg blij zijn met ons. Aangezien dat het dorp niet al te groot is, hebben wij het nodig van de passanten om goed te kunnen draaien. Dat hebben wij al gemerkt afgelopen jaar dat er aan de Bennebroekerweg werd gewerkt, en de Meerlaan werd afgesloten. Bij afsluiting van de bennebroekerdijk denk ik dat het voor ons onmogelijk wordt gemaakt om goed te kunnen doordraaien. Hoop voordat jullie een besluit maken misschien een goed alternatief hebben voor de snackbar.

Bijlage Bijlage



343

From: "Formdesk Response"
 <VGVBV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLn5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 12:01:56 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
 55609984_3566407_Zienswijze_Duinpolderweg.docx,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55609984.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55609984
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 12:01:57

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
 Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED]
 (Formdesknummer: 55609984)

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

M. van Schaik en N. Trifkovic
Bennenbroekerdijk 46C
2136 LV Zwaanshoek
06-41 388 993
06-19 779 379

Zwaanshoek, 16 februari 2018

Betreft: 1030959 / zienswijze planstudie Duinpolderweg

Geachte Mw. R. Luchtenburg, Geachte Provincies Noord en Zuid Holland,

Naar aanleiding van de vaststelling van het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg maken wij u onze zienswijze bekend. Als direct betrokkenen zien wij onze zienswijze graag meegenomen in de besluitvorming.

Wij kunnen ons vinden in de keuze voor het huidige voorkeursalternatief. Met name het aanleggen van een nieuwe verbinding tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg bij Zwaanshoek (uit alternatief NOG Beter 2.0) juichen wij toe.

Het aanleggen van de zogenaamde Randweg Zwaanshoek is noodzakelijk om enige mate in richting van de wenselijke maximale verkeersintensiteit te komen. Uit studie blijkt de maximale gewenste intensiteit 6.000 mvt/etm op de Bennebroekerweg in Zwaanshoek en Zwaanshoek in het algemeen. Hierbij is het essentieel dat de Bennebroekerdijk voor verkeer, uitgezonderd bestemmingsverkeer, afgesloten wordt. Hierdoor verbetert de doorstroom van het verkeer via Bennebroek, neemt de leefbaarheid en veiligheid op de dijk significant toe alsook de geluidsoverlast en luchtvervuiling enorm af. Dit geldt ook voor het gehele dorp Zwaanshoek. De Randweg Zwaanshoek heeft derhalve duidelijk meerwaarde.

Hierbij is het essentieel om de Bennebroekerdijk opnieuw in te richten om deze verkeersluw te houden en iets van het oude karakter terug te geven in plaats van de huidige "racebaan" van asfalt. Hierbij valt te denken aan een smallere weg, een brede en veilige fietsstrook, meer parkeervoorzieningen op de dijk, meer groene en ecologische inrichting van de berm en oever van de ringvaart Haarlemmermeer.

Bij het realiseren van de aansluiting van de verbinding tussen de Bennebroekerdijk en Spieringweg is de keuze van een juiste locatie zeer belangrijk. Een aantakking op de Bennebroekerdijk dient zo noordelijk mogelijk gerealiseerd te worden om overlast voor het dorp Zwaanshoek zoveel mogelijk te beperken. Hierbij is het van belang dat verkeer van en naar de Meerweg te Bennebroek soepel kan doorstromen. Derhalve is het zeker wenselijk om de stoplichten bij de Bennebroekerbrug grotendeels te laten vervallen. Beide minder stagnerend verkeer en minder remmen en optrekken leveren voor de directe omgeving een grote kwaliteitsverbetering op.

Tot nu toe missen wij echter nog twee essentiële onderdelen in de planvorming rondom de Duinpolderweg:

1. Het realiseren van goede openbaar vervoer verbindingen tussen De Haarlemmermeer (m.n. Zwaanshoek, Hoofddorp, station Hoofddorp, Schiphol) met Zuid Kennemerland (m.n. Bennebroek, station Heemstede-Aerdenhout, station Hillegom, Zandvoort).
2. Het realiseren van goede fietsverbindingen, bij voorkeur fietssnelwegen, tussen de Haarlemmermeer, Bollenstreek en Zuid Kennemerland.

Door het integreren van deze onderdelen kan de toekomstige verkeersintensiteit op de Duinpolderweg en omgeving minder sterk groeien of mogelijk zelfs gelijk blijven.

Het investeren in eindeloos meer asfalt is geen duurzame oplossing. Investeren in duurzame verbindingen zoals fietssnelwegen, openbaar vervoer met (electrische) bussen en lightrail heeft grote duurzame voordelen. Om met de woorden van Enrique Penalosa (voormalig burgemeester van Bogotá, Colombia) te spreken: "A developed country is not a place where the poor have cars. It's where the rich use public transport."

Tot slot voegen we nog een derde onderdeel toe, betreffende het doortrekken van de Duinpolderweg naar de N206. Voor het goed functioneren van de Duinpolderweg is het beter om deze verbinding meteen te integreren, in plaats van dit uit te stellen. Het is wat ons betreft slechts een kwestie van tijd. Met het oog op efficiëntie en als je het doet, doe het dan goed des te beter deze verbinding meteen mee te nemen in de plan- en besluitvorming van de Duinpolderweg.

Wij gaan er vanuit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en wachten met belangstelling op uw reactie en nota van beantwoording van de zienswijzen. Wij zijn bereid onze zienswijze nader toe te lichten.

Vriendelijke groeten,




Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

U kunt van 8 januari tot en met 18 februari 2018 uw inspraakreactie (zienswijze) indienen op de resultaten van de planstudie en het voorlopig voorkeursalternatief voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer- en IJlensestreek, 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:

[Redacted]
[Redacted] ic

Organisatie:

[Redacted]

Postadres:

[Redacted] Huisnr. [Redacted]

Postcode:

[Redacted] Plaats: Zwaanshoek

E-mailadres

[Redacted]

Telefoonnummer:

[Redacted]

Datum

17-02-2018

Zienswijze:

zie bijlage voor document;
[Redacted]
[Redacted] Zwaanshoek
[Redacted]
[Redacted]

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

Zwaanshoek, 16 februari 2018

Betreft: 1030959 / zienswijze planstudie
Duinpolderweg

Geachte Mw. R. Luchtenburg, Geachte
Provincies Noord en Zuid Holland,

Naar aanleiding van de vaststelling van het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg maken wij u onze zienswijze bekend. Als direct betrokkenen zien wij onze zienswijze graag meegenomen in de besluitvorming.

Wij kunnen ons vinden in de keuze voor het huidige voorkeursalternatief. Met name het aanleggen van een nieuwe verbinding tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg bij Zwaanshoek (uit alternatief NOG Beter 2.0) julchen wij toe.

Het aanleggen van de zogenaamde Randweg Zwaanshoek is noodzakelijk om enige mate in richting van de wenselijke maximale verkeersintensiteit te komen. Uit studie blijkt de maximale gewenste intensiteit 6.000 mvt/etm op de Bennebroekerweg in Zwaanshoek en Zwaanshoek in het algemeen. Hierbij is het essentieel dat de Bennebroekerdijk voor verkeer, uitgezonderd bestemmingsverkeer, afgesloten wordt. Hierdoor verbetert de doorstroom van het verkeer via Bennebroek, neemt de leefbaarheid en veiligheid op de dijk significant toe alsook de geluidsoverlast en luchtvervuiling enorm af. Dit geldt ook voor het gehele dorp Zwaanshoek. De Randweg Zwaanshoek heeft derhalve duidelijk meerwaarde.

Hierbij is het essentieel om de Bennebroekerdijk opnieuw in te richten om deze verkeersruimte te houden en iets van het oude karakter terug te geven in plaats van de huidige "racebaan" van asfalt. Hierbij valt te denken aan een smallere weg, een brede en veilige fietsstrook, meer parkeervoorzieningen op de dijk, meer groene en ecologische inrichting van de berm en oever van de ringvaart Haarlemmermeer.

Bij het realiseren van de aansluiting van de verbinding tussen de Bennebroekerdijk en Spieringweg is de keuze van een juiste locatie zeer belangrijk. Een aantakking op de Bennebroekerdijk dient zo noordelijk mogelijk gerealiseerd te worden om overlast voor het dorp Zwaanshoek zoveel mogelijk te beperken. Hierbij is het van belang dat verkeer van en naar de Meerweg te Bennebroek soepel kan doorstromen. Derhalve is het zeker wenselijk om de stoplichten bij de Bennebroekerbrug grotendeels te laten vervallen. Beide minder stagnerend verkeer en minder remmen en optrekken leveren voor de directe omgeving een grote kwaliteitsverbetering op.

Tot nu toe missen wij echter nog twee essentiële onderdelen in de planvorming rondom de Duinpolderweg:

1. Het realiseren van goede openbaar vervoer verbindingen tussen De Haarlemmermeer (m.n. Zwaanshoek, Hoofddorp, station Hoofddorp, Schiphol) met Zuid Kennemerland (m.n. Bennebroek, station Heemstede-Aerdenhout, station Hillegom, Zandvoort).

2. Het realiseren van goede fietsverbindingen, bij voorkeur fietssnelwegen, tussen de Haarlemmermeer, Bollenstreek en Zuid Kennemerland.

Door het integreren van deze onderdelen kan de toekomstige verkeersintensiteit op de Duinpolderweg en omgeving minder sterk groeien of mogelijk zelfs gelijk blijven. Het investeren in eindeloos meer asfalt is geen duurzame oplossing. Investeren in duurzame verbindingen zoals fietssnelwegen, openbaar vervoer met (electrische) bussen en lightrail heeft grote duurzame voordelen. Om met de woorden van Enrique Penalosa (voormalig burgemeester van Bogotá, Colombia) te spreken: "A developed country is not a place where the poor have cars. It's where the rich use public transport."

Tot slot voegen we nog een derde onderdeel toe, betreffende het doortrekken van de Duinpolderweg naar de N206. Voor het goed functioneren van de Duinpolderweg is het beter om deze verbinding meteen te integreren, in plaats van dit uit te stellen. Het is wat ons betreft slechts een kwestie van tijd. Met het oog op efficiëntie en als je het doet, doe het dan goed des te beter deze verbinding meteen mee te nemen in de plan- en besluitvorming van de Duinpolderweg.

Wij gaan er vanuit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en wachten met belangstelling op uw reactie en nota van beantwoording van de zienswijzen. Wij zijn bereid onze zienswijze nader toe te lichten.

Vriendelijke groeten,



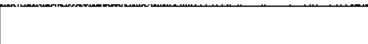

Bijlage

55609984_3566407_Zienswijze_Duinpolderweg.docx

Bijlage



Bijlage



From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 12:00:43 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: 55609969_3566403_Zienswijze_CHG_Duin-
_en_Bollenstreek_Duinpolderweg_15-02-2018.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55609969.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55609969
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 12:00:44

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55609969)



~~CultuurHistorisch Genootschap Duin- en Bollenstreek~~

~~Stationsplein 100, 1401 CA, AV Sassenheim~~

~~telefoon: 071-6111111, e-mail: duinenbollenstreek@chg.nl~~

M: ~~06-123456789~~

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

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

Geachte mevrouw Luchtenburg,

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

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

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

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

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

In onderstaande Zienswijze geven wij hierop een toelichting.

Inhoudsopgave Zienswijze CHG

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



A. Onderzoek en procedure

Procedure rond de 7 varianten

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

Samenstelling Adviesgroep

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

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

Geen openbaarheid

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

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

B. Nut en noodzaak

Geen nut en noodzaak

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

Geen samenhang autoverkeer en openbaar vervoer

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

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

C. Landschap en cultuurhistorie

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

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

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

Hiaten in het MER-onderzoek

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

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

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

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

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

Landschappelijke effecten van de Zuidvariant

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

Landschappelijke effecten van de Middenvariant

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

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

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

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

Landschappelijke effecten bij doortrekking van de weg naar het westen

Bij doortrekking van de Duinpolderweg van de N208 naar het westen zal grote schade worden aangericht aan het landschap. Dit geldt zowel voor de Zuidvariant als voor de Middenvariant.

Die conclusie blijkt ook ondubbelzinnig uit het MER-onderzoek, waarin staat (p. 214):

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

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

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

Effecten op de cultuurhistorie

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

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

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

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

Effecten voor natuur, flora en fauna

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

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

D. Economie en toerisme

MER-onderzoek en het bollenareaal

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

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

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

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

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

Gevolgen voor het bollenareaal

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

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

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

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

Compensatie van bollengrond

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

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

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

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

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

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

Gevolgen voor het toeristisch bollenlandschap

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

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

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

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

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

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

Maatschappelijke Kosten-Baten-Analyse (MKBA)

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

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

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

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

E. Verstedelijking

Karakter van de Bollenstreek

De verkeersdeskundigen geven aan dat de wegenstructuren van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer niet op elkaar aansluiten qua schaal en 'robuustheid'. Dat is nu precies het aantrekkelijke van de Bollenstreek, dat de kleinschaligheid van het landschap nog niet overal is aangetast door wegen, woonwijken en industrieterreinen, zoals in het overgrote deel van Haarlemmermeer. Beide gebieden zijn onvergelijkbaar qua cultuurhistorie, identiteit, economie, verstedelijking, recreatieve en toeristische beleving en laat dat vooral zo blijven. Elke wegverbinding ten westen van de N208 maakt de weg vrij voor verstedelijking van de Bollenstreek. Nieuwe 'robuuste' infrastructuur zoals de Duinpolderweg vernielt het landschap en kan bovendien aanleiding geven tot woningbouw en verdere verstedelijking.

Geen Bollenstad!

In de Nota Voorkeursalternatief stellen de Gedeputeerde Staten dat een ruimtelijke reservering voor het tracé N208-N206 nodig is vanwege "economische en demografische ontwikkelingen" in de toekomst. Wij willen graag weten welke "demografische ontwikkeling" de beide provinciebesturen daarmee bedoelen. Er is immers geen bouwlocatie gepland in het noorden van de Bollenstreek, anders dan de in de Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport genoemde reservelocatie Pastoorslaan Hillegom, als reservelocatie voor de periode na 2030. Heeft die "demografische ontwikkeling" te maken met de recente oproep van minister Ollongren van Binnenlandse Zaken aan gemeenten om niet alleen binnen de reeds vastgestelde contouren te bouwen maar ook buiten de stadsranden en in het groen? Heeft die ontwikkeling te maken met de wens van de Metropoolregio Amsterdam, waaronder Haarlemmermeer, die zoekt naar mogelijkheden voor de bouw van vele woningen in de omgeving van Amsterdam?

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

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

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

F. Voorkeur CHG

NOG Beter 2.0

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

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

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

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

Voordelen van de variant NOG Beter 2.0

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

Samenvattend standpunt CHG

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

Met vriendelijke groet,

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

Alfred Pop, voorzitter





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

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

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

1. De veenweidegebieden in de Oosteinderpolder en Weerlanerpolder

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

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

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

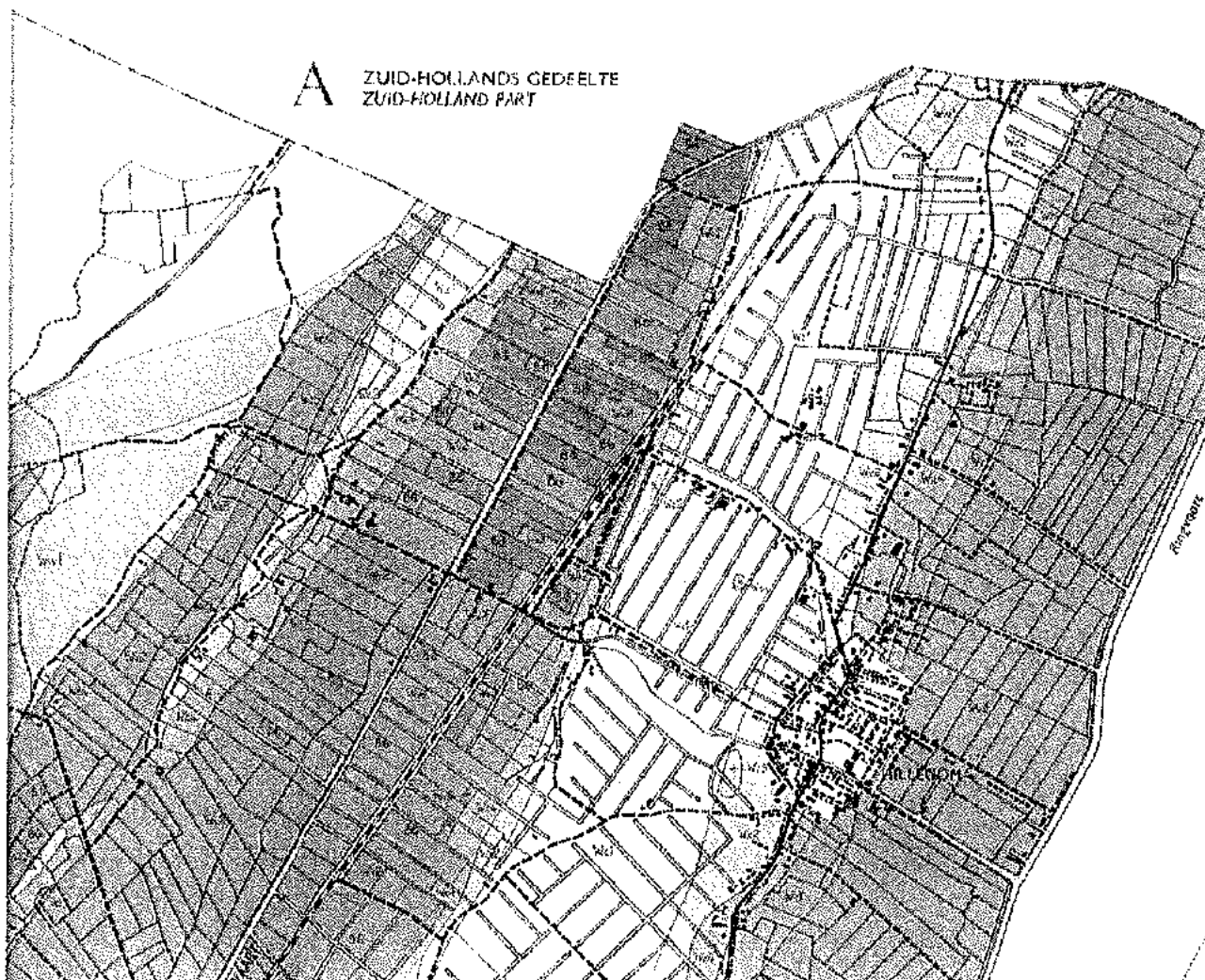
3. In het zanderijgebied ten westen van de N208 is de strandwal eveneens in de 19^{de} eeuw afgegraven ten behoeve van de tuinbouw en bollenteelt. Dit zanderijlandschap strekt zich uit van de Weeresteinstraat en Haarlemmerstraat tot aan de 1^e Loosterweg. Het hoogteverschil tussen de bollenvelden bij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

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

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

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

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



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

LEGENDA
LEGEND

W STRANDWALLENLANDSCHAP
BEACH-BANK LANDSCAPE

Ww STRANDWALLENGRONDEN
BEACH-BANK SOILS

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

W1 ZANDERIGGRONDEN
EXCAVATED BEACH-BANK SOILS

- W11 kalkrijke zandergrond
calcareous excavated beach bank soil
- W12 kalkhoudende zandergrond
slightly calcareous excavated beach bank soil
- W13 kalkhoudende zandergrond met doorsgezette klei
slightly calcareous excavated beach bank soil with clay disturbed by trifle digging
- W14 kalkloze zandergrond
non-calcareous excavated beach bank soil
- W15 kalkloze zandergrond met doorsgezette klei
non-calcareous excavated beach bank soil with clay disturbed by trifle digging

W2 STRANDVLAKTE-ZANDGRONDEN
BEACH PLAIN SAND SOILS

- W21 strandvlaktezandgrond, dikker dan 1 m op veen
beach plain sand soil, deeper than 1 m overlying peat
- W22 strandvlaktezandgrond, dunner dan 1 m op veen
beach plain sand soil, less than 1 m overlying peat
- W23a van droogte strandvlaktezandgrond, dunner dan 1 m op veen
dried out beach plain sand soil, less than 1 m overlying peat
- W23 strandvlaktezandgrond, dunner dan 1 m op klei (op veen)
beach plain sand soil, less than 1 m overlying clay (on peat)
- W24 silthoudende strandvlaktezandgrond, dunner dan 1 m op veen
slightly silty beach plain sand soil, less than 1 m overlying peat
- W25 silthoudende strandvlaktezandgrond, dunner dan 1 m op klei (op veen)
slightly silty beach plain sand soil, less than 1 m overlying clay (on peat)

Da KALKRIJKE DUINZANDGRONDEN
CALCAREOUS DUNE SAND SOILS

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

Do KALKLOZE DUINZANDGRONDEN
NON-CALCAREOUS DUNE SAND SOILS

- Do1 vochtige kalkloze duinzandgrond
moist non-calcareous dune sand soil
- Do2 droge kalkloze duinzandgrond
dry non-calcareous dune sand soil
- Do3 vochtige kalkloze duinzandgrond, dunner dan 1 m op veen
moist non-calcareous dune sand soil, less than 1 m overlying peat
- Do4 vochtige silthoudende kalkloze duinzandgrond
moist slightly silty non-calcareous dune sand soil
- Do5 droge silthoudende kalkloze duinzandgrond
dry slightly silty non-calcareous dune sand soil

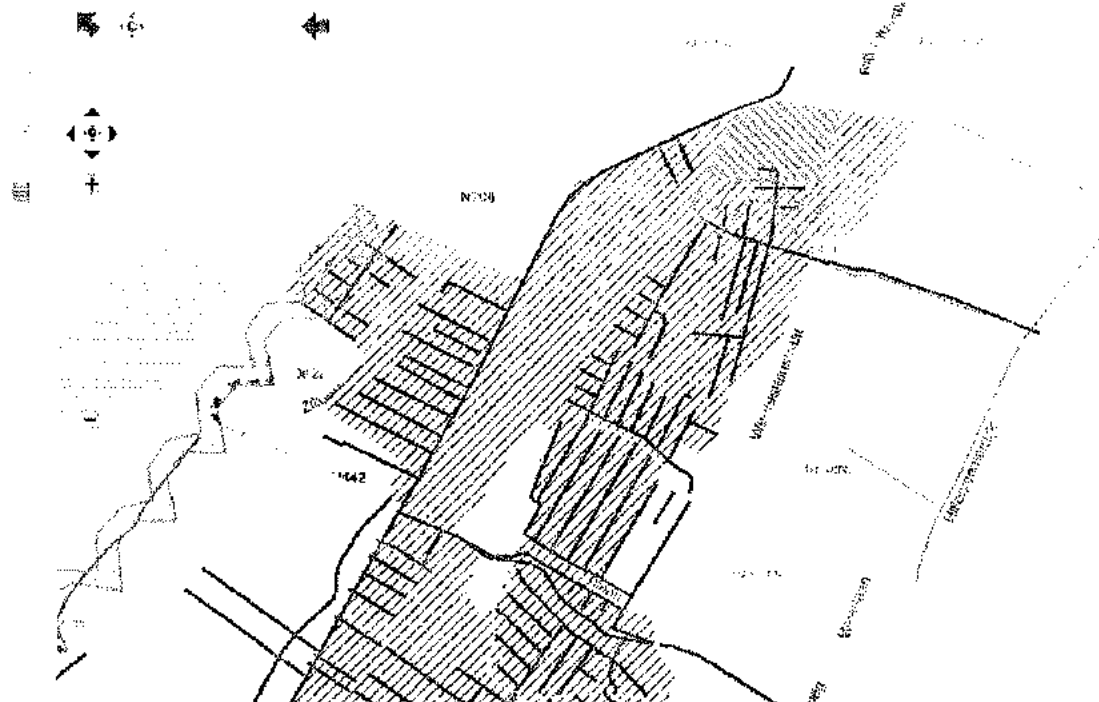
Pt GRONDEN VAN DE DROOGMAKERIJEN
RECLAIMED LAKE-BOTTOM SOILS

Pt OUDE ZEEKLEIGRONDEN
OLD SEA-CLAY SOILS

- P7 kalkarme oude zeekleigrond met een dek van veen
non-calcareous old sea-clay soil underlying sandy peat

B BIJZONDERE ONDERSCHIEDINGEN
SPECIAL FEATURES

- B4 opgehoogde grond
soil raised by silt
- B5 uitgeklaide grond
soil from which the clay has been excavated
- B6 omgespoten grond
soil reworked by suction dredging
- B7 diepgedolven grond
trifle dug soil
- B8 uitgeveende en ingevaren grond
soil consisting of dune sand replacing excavated peat



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



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





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



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



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



Bollengebied ten oosten van de Zandlaan in de Oosteinderpolder.



Oude beuken in een laanstructuur in het Lokhorsterduin in Hillegom.



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

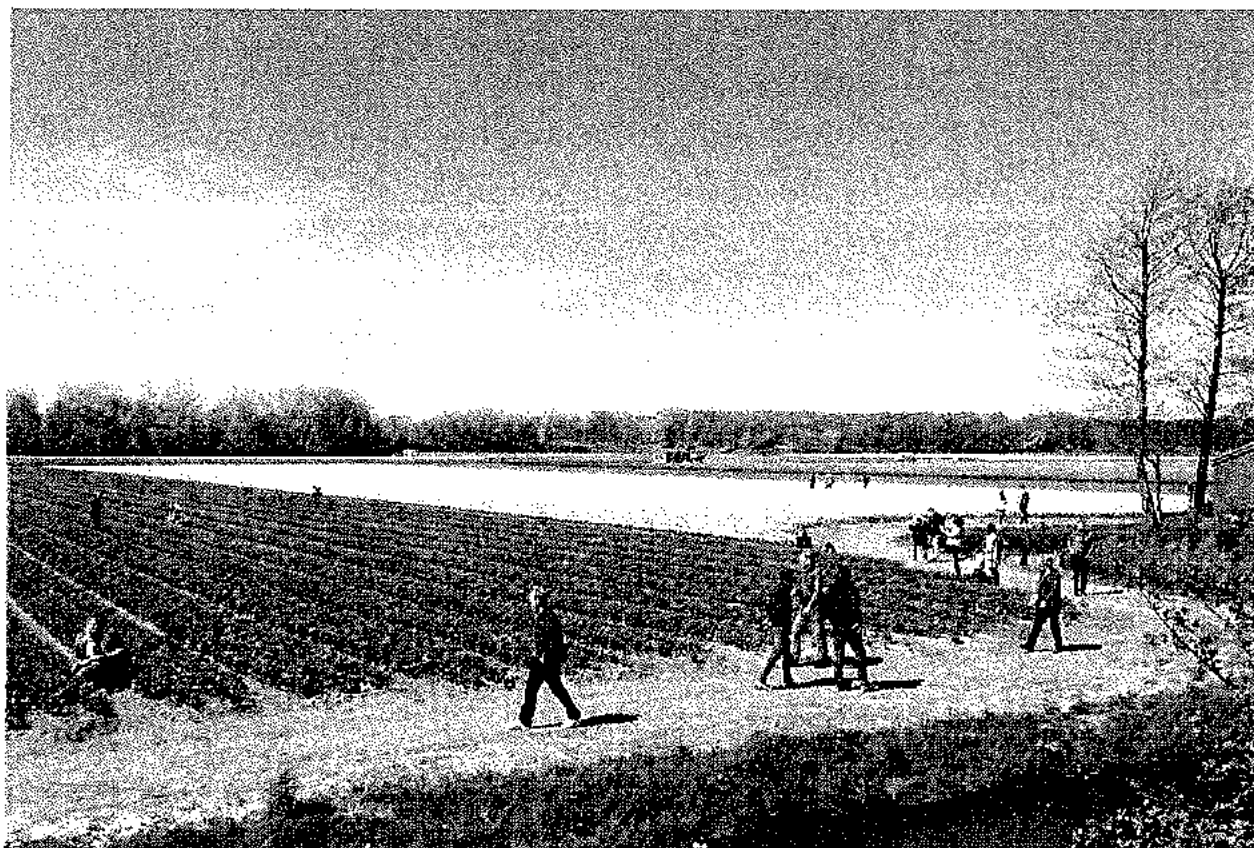




Bollenvelden op de strandwal tussen de 1^e Loosterweg en de spoorlijn in Hillegom.



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



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



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

Mareca Bultink Communicatie

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



Voor behoud en bescherming van het wereldwijd unieke karakter van de Duin- en Bollenstreek!

pag. 20

~~Gedownload van de website van het CultuurHistorisch Genootschap Duin- en Bollenstreek, versie 1.0, 2018. De afbeeldingen zijn auteursrechtelijk beschermd.~~

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.

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:

Geachte mevrouw Luchtenburg

Stuur Zienswijze Duinpolderweg voor alle zekerheid nog maar een keer in. Gisteren ook gedaan, maar kreeg niet direct een bericht van ontvangst terug.

Bijlage

55609969_3566403_Zienswijze_CHG_Duin-
_en_Bollenstreek_Duinpolderweg_15-02-
2018.pdf

Bijlage

Bijlage

From: "Formdesk Response"
<VGvhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 11:48:56 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55609853_3566396_Zienswijze_voorkeustraject_Duinpolderwegen.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55609853.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55609853
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 11:48:58

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED]

(Formdesknummer: 55609853)

Oud Ade, 17 februari 2018

Geachte mevrouw, mijnheer,

Doormiddel van dit schrijven wil ik, namens ~~Van der Poel bv~~ te oud Ade, onze zienswijze indienen met betrekking tot het project voorkeursalternatief Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek/Duinpolderweg.

Gebr. van der Poel bv is een regionaal opererend bedrijf, met ca. 37 vaste medewerkers, waarbij de werkzaamheden voornamelijk worden uitgevoerd in het werkgebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland.

Deze werkzaamheden bestaan uit agrarisch loonwerk en werkzaamheden in de Grond- Weg- en Waterbouw waarbij veelvuldig gebruik wordt gemaakt van tractoren en voertuigen met beperkte snelheid zoals graafmachines en verreikers .

Onze klanten zijn o.a.: Agrariërs

Gemeenten, waaronder Teylingen, Lisse en Hillegom
Hoogheemraadschap van Rijnland

Voor deze klanten moeten wij veelvuldig de Ringvaart van de Haarlemmermeer oversteken wat nu gebeurt via de Lisserbrug, Hillegommerbrug en Bennebroekerbrug.

In het door u ter inzage gelegen voorkeurs alternatief is het voor ons niet duidelijk of dat u rekening houdt met de door ons veelvuldig gebruikte voertuigen.

Deze voertuigen moeten nu altijd door de dorpskernen rijden waarbij zij zich tussen de fietsers en voetgangers begeven, op zich geen ideale situatie zeker niet als deze nog een breedte hebben tot soms 350 cm. Voor deze breedte hebben wij overigens een ontheffing van de betreffende gemeenten.

Deze nieuwe ontsluiting lijkt ons dan ook een goede gelegenheid om de verkeersveiligheid te vergroten en het dus mogelijk te maken om onze machines via de nieuw aan te leggen wegen de werklocaties te bereiken.

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

~~Van der Poel bv~~
~~Van der Poel bv~~



Het keurmerk voor verantwoord bosbeheer. Alleen producten die als zodanig zijn gekonformeerd op deze factor zijn FSC gecertificeerd onder certificaatnummer CU-COC-832466.



Op alle offertes, aanbestedingen en overeenkomsten zijn de op de achterzijde vermelde Van der Poel Algemene Voorwaarden van toepassing, met uitsluiting van andere voorwaarden. Betalingstermijn 30 dagen.

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

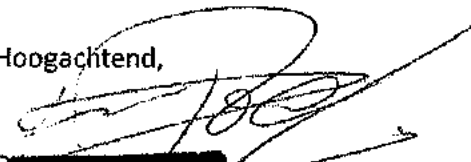
- De dorpen Lisse, Lisserbroek, Hillegom, Beinsdorp, Zwaanshoek en Bennebroek worden ontlast van het doorgaande landbouwverkeer
- Verhoogde verkeersveiligheid in de hierboven genoemde dorpen. Fietzers, wandelaars en overige weggebruikers ondervinden minder hinder van de grote en vaak zware landbouwvoertuigen.

Indien het voor onze voertuigen niet mogelijk wordt om de nieuwe wegen te bereiden en er geen langzaam verkeerstrook wordt aangelegd zal het voor ons noodzakelijk blijven om de huidige routes te blijven gebruiken. Het is dan wel van grootbelang dat de betrokken gemeenten geen maatregelen gaan nemen om het voor groot verkeer onaantrekkelijk (of onmogelijk) te maken om deze routes te gebruiken want dan worden wij afgesloten van ons werkgebied. Overigens heeft deze oplossing niet onze voorkeur gezien de verkeersveiligheid.

Ik ga er vanuit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd over onze problematiek m.b.t. de aanleg van de "Duinpolderwegen" en reken er op dat u onze belangen, en die van vele collega's in onze sector, op een juiste manier zult behartigen zodat wij op een normale manier ons bedrijf kunnen voortzetten en daarbij de verkeersveiligheid niet in het gedrang komt.

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

Hoogachtend,


D. van der Poel
Directie Landbouwverkeer en Landbouw

Leidsweg 47, 2151 AS Oud Ade

020 990 72 90 / 72 90 10 00

info@landbouwverkeer.nl



**Gaat tot
de bodem**

Landbouwverkeer en Landbouw

Oud Ade

020 990 72 90 / 72 90 10 00



Het keurmerk voor verantwoord
bosbeheer. Alleen producten die als
zodanig zijn gekenmerkt op deze
factuur zijn FSC gecertificeerd onder
certificaatnummer CU-COC-832446.



Op alle offertes, aanbiedingen en overeenkomsten zijn
de op de achterzijde vermeldde Van der Poel Algemene
Voorwaarden van toepassing, met uitsluiting van
andere voorwaarden. Betalingstermijn 30 dagen.



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.

U 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:

Oud Ade, 17 februari 2018

Geachte mevrouw, mijnheer,

Doormiddel van dit schrijven wil ik, namens

~~Gebr. van der Poel bv~~, onze zienswijze indienen met betrekking tot het project voorkeursalternatief Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek/Duinpolderweg.

Gebr. van der Poel bv is een regionaal opererend bedrijf, met ca. 37 vaste medewerkers, waarbij de werkzaamheden voornamelijk worden uitgevoerd in het werkgebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland.

Deze werkzaamheden bestaan uit agrarisch loonwerk en werkzaamheden in de Grond-

Weg- en Waterbouw waarbij veelvuldig gebruik wordt gemaakt van tractoren en voertuigen met beperkte snelheid zoals graafmachines en verreikers .

Onze klanten zijn o.a.: -Agrariërs

-Gemeenten, waaronder Teylingen,
Lisse en Hillegom

-Hoogheemraadschap van Rijnland

Voor deze klanten moeten wij veelvuldig de Ringvaart van de Haarlemmermeer oversteken wat nu gebeurt via de Lisserbrug, Hillegommerbrug en Bennebroekerbrug.

In het door u ter inzage gelegen voorkeurs alternatief is het voor ons niet duidelijk of dat u rekening houdt met de door ons veelvuldig gebruikte voertuigen.

Deze voertuigen moeten nu altijd door de dorpskernen rijden waarbij zij zich tussen de fietsers en voetgangers begeven, op zich geen ideale situatie zeker niet als deze nog een breedte hebben tot soms 350 cm. Voor deze breedte hebben wij overigens een ontheffing van de betreffende gemeenten.

Deze nieuwe ontsluiting lijkt ons dan ook een goede gelegenheid om de verkeersveiligheid te vergroten en het dus mogelijk te maken om onze machines via de nieuw aan te leggen wegen de werklocaties te bereiken.

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

Het openstellen van de nieuwe verbindingen voor motorvoertuigen met beperkte snelheid of door het toevoegen van een langzaam verkeerstrook aan deze verbindingen maakt een oversteek over de Ringvaart voor het dit verkeer, gescheiden van het snellere doorgaande verkeer, mogelijk.

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

- De dorpen Lisse, Lissebroek, Hillegom, Belnsdorp, Zwaanshoek en Bennebroek worden ontlast van het doorgaande landbouwverkeer
- Verhoogde verkeersveiligheid in de

hierboven genoemde dorpen. Fietzers, wandelaars en overige weggebruikers ondervinden minder hinder van de grote en vaak zware landbouwvoertuigen.

Indien het voor onze voertuigen niet mogelijk wordt om de nieuwe wegen te bereiden en er geen langzaam verkeerstrook wordt aangelegd zal het voor ons noodzakelijk blijven om de huidige routes te blijven gebruiken. Het is dan wel van grootbelang dat de betrokken gemeenten geen maatregelen gaan nemen om het voor groot verkeer onaantrekkelijk (of onmogelijk) te maken om deze routes te gebruiken want dan worden wij afgesloten van ons werkgebied. Overigens heeft deze oplossing niet onze voorkeur gezien de verkeersveiligheid.

Ik ga er vanuit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd over onze problematiek m.b.t. de aanleg van de "Duinpolderwegen" en reken er op dat u onze belangen, en die van vele collega's in onze sector, op een juiste manier zult behartigen zodat wij op een normale manier ons bedrijf kunnen voortzetten en daarbij de verkeersveiligheid niet in het gedrang komt.

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

Hoogachtend,

[Redacted signature block]
[Redacted signature block]
[Redacted signature block] Oud Ade
[Redacted signature block]
[Redacted signature block]
[Redacted signature block]

Bijlage

55609853_3566396_Zienswijze_voorkeustraject_Duinpolderwegen.pdf

Bijlage

[Redacted box]

Bijlage

[Redacted box]

346

From: "Formdesk Response"
 <VGvhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLn5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 10:23:38 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55608899.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55608899
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 10:23:39

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
 Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
 55608899)

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.

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:

Hillegom ligt te zuidelijk voor het Noorden, en te noordelijk voor het Zuiden. Resultaat: de Duinpolderweg gaat dwars door Hillegom. Wat zou het nu mooi zijn als Noord en Zuid Holland krachten bundelen in plaats van partijen uit elkaar spelen. Immers, het aanleggen van een Duinpolderweg door welke gemeente ook heeft een enorme impact. Ik zal niet verder uitweiden over de nadelen en problemen, die zijn u allen inmiddels wel bekend. Ook worden er vraagtekens gesteld bij de kwaliteit van de MER. Uit de hele discussie en onderliggende documenten kan mijn insziens dan ook maar één conclusie getrokken worden, en een oplossing geboden worden waar nog niemand serieus heeft naar gekeken. Namelijk een ondertunneling van het hele tracé (met een bovengrondse aansluiting op de N206). Op basis van kosten is deze oplossing echter het meest, méést negatieve. Maar is geld een issue vraag ik mij dan af. Alle cultuur historische waarden worden behouden, het milieu wordt nauwelijks aangepast, en vooral: de grond kan 2x verkocht worden.

De polders blijven namelijk aantrekkelijk voor de vogels, woningen kunnen gebouwd worden, en de cultuur historische waarden worden niet aangetast. Het lijken mij alleen maar winnaars. En het geld dan ? Er is genoeg geld beschikbaar vanuit de provincie en het Rijk, daar ben ik van overtuigd. Dit is alleen een kwestie van keuze en prioriteiten. En zijn alle andere alternatieven wel goed doorgerekend ? En hoeveel gaat de ondertunneling nu daadwerkelijk verschillen van de halfbakken oplossing zoals die nu voorligt ? Wat als die geldelijke zaken wegvallen tegen het behoud van alle bestaande waarden. Hoeveel is dat nu echt waard ? Tevens is er nog een belangrijk aspect aan deze oplossing. De doorlooptijd. Qua procedures zal deze variant significant sneller gaan verlopen. Dus niet beginnen over 10 jaar, maar morgen al. De kennis hebben we in Nederland. De techniek is er. Wat houdt ons tegen om out-of-the-box te denken ? Met deze denkwijze is er namelijk nog een extra'tje aan de ondertunneling: Hillegom aan Zee. Immers, trek de tunnel door vanaf de N208 naar de kust. Direct ontlasting van Zandvoort en Langevelderslag. Ik wens u verder alleen een integer en weloverwogen besluit toe, waarbij u rekening houdt met de burgers die geraakt worden. En dan niet alleen omdat zij naar de stembus gaan en zorgen voor uw baan. Nee, echt rekening houden met de burgers.

Bijlage

Bijlage

Bijlage

347

From: "Formdesk Response"
<VGVBV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLn5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 10:11:02 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55608775.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55608775
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 10:11:04

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer: 55608775)

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

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

U 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:

De Zuid variant als voorlopig voorkeursalternatief is onacceptabel omdat deze optie voor veel overlast zal zorgen voor de omwonenden. De bedoeling van de Duinpolderweg is toch juist dat er minder verkeersoverlast zal zijn. De Zuid variant doorkruist ook het natuurgebied de Weerlanerpolder en een groot gedeelte bollengrond. Het streven moet zijn de bollengrond te behouden, dit hoort bij de cultuur van Hillegom.

De Midden variant zou minder bewoners overlast geven, ik vind dat de Provincie hierbij moet luisteren naar de mening van de inwoners van Hillegom die met de gevolgen van de Duinpolderweg te maken krijgen.

Bijlage

Bijlage

Bijlage

From: [REDACTED]
Date: 17 Feb 2018 09:47:05 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Omleg van Duinpolderweg 1030959

Geachte betreffende.

Gisteren hoorde ik dan u de Duinpolderweg wil laten eindigen op de Spieringweg 1018.

Prachtig mooi precies voor mij deur.

Nooit iets van jullie gehoord geen enkele brief.

Wie verzint zo iets.

Het zal u natuurlijk totaal niet interesseren maar vergis u niet. Ik heb daar voor 4 miljoen euro een huis laten bouwen om rustig te wonen.

Ik dien officieel bezwaar en zal zelf en met de actie groep dit belachelijke plan aan gaan pakken.

Graag een naam van de gene die dit beslist en wacht op uw antwoord.

[REDACTED]
[REDACTED]
Zwaanshoek.

Verstuurd vanaf mijn iPhone

From: "Formdesk Response"
 <VGVBV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 08:45:44 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55585459.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Gewijzigde Invoer
Kenmerk	55585459
Status	Gereed
Aangemaakt	15-02-2018 19:57:37
Gewijzigd	17-02-2018 08:45:45

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer: 55585459)

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

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

U 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:

Ondanks het feit dat er eindelijk een voorkeurs besluit is genomen, waardoor er in de regio weer plannen kunnen worden gemaakt, ben ik niet overtuigd dat het gekozen tracé de ideale oplossing is. Met de huidige voorkeurs variant is naar mijn mening de noodzaak van de Duinpolderweg nog niet aangetoond. Als er voorlopig maar de helft aangelegd wordt en de komende 10 jaar verder niets, dan is de noodzaak ver te zoeken. Het gekozen tracé gaat dwars door een industrie terrein waardoor er een groot aantal bedrijven moet verhuizen en wordt een deel van de Weerlaner polder doorkruist. Een kostbare en milieu belastende oplossing. Ook de door de gemeente Hillegom voorgestelde midden variant brengt directe schade aan de bewoners van de Oosteinderlaan en in nog grotere mate aan de flora en fauna in de Oosteinderpolder. Wanneer er toch echt weg moet worden aangelegd, dan is het doortrekken van de Weerlaan naar de N205 de enige juiste optie.

Bijlage

--

Bijlage

--

Bijlage

--

From: "Formdesk Response"
 <VGvHbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 17 Feb 2018 08:48:51 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55608269.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55608269
Status	Gereed
Aangemaakt	17-02-2018 08:48:52

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
 Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
 55608269)

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

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

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

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

Naam:

Organisatie:

Postadres: Huisnr.

Postcode: Plaats:

E-mailadres:

Telefoonnummer:

Datum:

Zienswijze:

Geachte heer, mevrouw. Als inwoner van Floriande te Hoofddorp maak ik me ernstig zorgen over de al slechte bereikbaarheid van mijn wijk. In de afgelopen jaren zie ik mijn reistijd aanzienlijk toenemen door vele "inschattingsfouten" van de overheid. Te noemen zijn

- De slechts twee toegangswegen in Floriande.
- De te kleine rotonde bij Floriande Deltaweg/bennebroekerweg
- De volledig verkeerde inschatting van de kruising Bennebroekerweg/Rijnlanderweg waarbij de weg in elke spits totaal vol staat en je vanuit Rijnhout komen wel een verkeersovertreding moet maken om de weg te kunnen oversteken. (Auto op verdrijvingsvlak plaatsen)
- de volledig mislukte A4 verbreding. De file druk is nu hoger dan voor en tijdens de verbreding.
- het verwachte aanzuigende werking op automobilisten.
- grotere geluidsdruk op de woningen in Floriande.
- te veel kruisingen, op en afritten en

rotondes op de bestaande Nieuwe
Bennebroekerweg.

Ik stel voor te stoppen met deze "
alternatief" de in de berekening meegenomen
hoge verkeersdruk is in mijn zienswijze nog
te laag. Door vele nieuwbouw neemt druk
nog verder toe waardoor Floriande nog
onbereikbaar gaat worden. Misschien
moet u gewoon eens kijken op de IJweg te
Nieuw Vennep en Deltaweg tijdens de spits.
Droevig.

Bijlage

Bijlage

Bijlage