

From: "Formdesk Response"
<VGVBV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 10:39:00 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55616422_3567117_Zienswijze_De_Zilk_15022018.docx,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55616422.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55616422
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 10:39:01

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55616422)

Zienswijze op het voorlopig Voorkeursalternatief Duinpolderweg

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

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

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

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

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

Waarom een verbinding tussen de N208 en N206?

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

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

Het voorlopige voorkeursalternatief zorgt voor onduidelijkheid!

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

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

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

Advies

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

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

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

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

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

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

Naam:		
Organisatie:		
Postadres:		Huisnr.
Postcode:		Plaats: De Zilk
E-mailadres		
Telefoonnummer:		
Datum	18-02-2018	
Zienswijze:	Zie bijlage zienswijzen	
lage	55616422_3567117_Zienswijze_De_Zilk_15022018.docx	
Bijlage		
Bijlage		

Page 1

From: "Formdesk Response"
<VGVB9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 10:33:51 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55616396.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55616396
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 10:33:54

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55616396)

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 in de planstudie en het voorlopig voorkeursalternatief voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Jollenstreek, ook bekend als Duinpolderweg.

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

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

Naam:

[Redacted]

Organisatie:

[Redacted]

Postadres:

[Redacted]

Huisnr.

[Redacted]

Postcode:

[Redacted]

Plaats:

Hillegom

E-mailadres

[Redacted]

Telefoonnummer:

[Redacted]

Datum

18-02-2018

Zienswijze:

Geachte Dames en Heren,

Met ons bedrijf zijn wij gevestigd aan de [Redacted] te Hillegom, een groothandel in ruitersportartikelen met 25 man personeel, bijna 10 miljoen euro omzet en export naar 50 landen.

Nu in de Hillegomse Gemeenteraad de voorkeur is uitgesproken voor de Middenvariant van de Duinpolderweg is voor ons het moment gekomen om onze zienswijze in te dienen. De Middenvariant van de Duinpolderweg vindt EXACT daar waar ons bedrijf is gehuisvest aansluiting met de N208.

Dit brengt een hoop spanning en onzekerheid met zich mee. Ik vrees voor de toekomst van onze onderneming en de werkgelegenheid van al onze (voornamelijk lokale) medewerkers. Reeds 20 jaar zijn wij gehuisvest op de Haarlemmerstraat en het is erg lastig en zeer kostbaar om een onderneming van onze omvang elders te

huisvesten.

Tevens legt de vermoedelijke realisering van de Duinpolderweg op deze locatie onze bedrijfsvoering lam. Immers investeren voor de toekomst wordt een grote gok en wij vrezen kapitaalsvernietiging. Juist in deze tijd is het zaak om te blijven schakelen om de actualiteit van de markt te volgen. U begrijpt onze angst en onzekerheid.

Wij zijn voor bereikbaarheid en mobiliteit, de Duinpolderweg zal daar vast aan bijdragen maar voor ons bedrijf is het een zwaard van Damocles.

Ik hoop dat u onze zienswijze mee zult nemen in de verdere beslissingen t.a.v. de Duinpolderweg.

[Redacted signature block]

Bijlage

Bijlage

Bijlage

Page 1

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 10:34:39 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55598601.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Gewijzigde invoer
Kenmerk	55598601
Status	Gereed
Aangemaakt	16-02-2018 16:21:49
Gewijzigd	18-02-2018 10:34:41

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55598601)

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

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

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

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

Naam:

Organisatie:

Postadres: Huisnr.

Postcode: Plaats:

E-mailadres:

Telefoonnummer:

Datum:

Zienswijze:

Geacht college,

De Dorpsraad Zwaanshoek, die zich al jaren inspannt om de verkeersoverlast in Zwaanshoek terug te dringen en de doorstroming van het verkeer tussen de Duin en Bollenstreek en Haarlemmermeer te verbeteren, staat achter de gekozen oplossing, het voorkeursalternatief Zuid of het doortrekken van de Weerlaan (NOG Beter 2.0)

De geplande oost/west verbinding over of onder de Ringvaart tussen Hillegom en Bennebroek zien wij als een oplossing om het (sluip)verkeer vanuit Hillegom door Zwaanshoek tegen te gaan.

Wij zijn absoluut tegen de aanleg van het alternatief midden omdat deze locatie geen oplossing biedt voor Zwaanshoek en Beinsdorp deze weg is te ver van Hillegom gesitueerd waardoor het verkeer van en naar Hillegom toch de route door Zwaanshoek en Beinsdorp zal blijven nemen.

Om het (sluip)verkeer door Zwaanshoek vanuit Bennebroek terug te dringen is een rondweg noordelijk om Zwaanshoek gepland.

Voordat er een definitief besluit wordt genomen over deze rondweg willen wij eerst in overleg met het gemeentebestuur en de provincie het nut, de noodzaak, de gevolgen en ook de mogelijke alternatieven zoals flankerende maatregelen bespreken. Wij stellen voor de grond voor de rondweg wel te reserveren en de weg mee te nemen in de procedure voor de vergunningaanvraag.

Met vriendelijke groet,,

Dorpsraad Zwaanshoek

Bijlage

Bijlage

Bijlage

Page 1

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 12:16:06 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: 55619488_3567223_Zienswijze_GL-
BH_18jan2018.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55619488.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55619488
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 12:16:08

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer: 55619488)

Aan: de gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland
p/a Provincie Noord-Holland
T.a.v. Mevr. R. Luchtenburg
Postbus 3007
2001DA Haarlem

Uw kenmerk: 1030959/zienswijze planstudie

Ons kenmerk: Zienswijze GL/BH

Hillegom, 17 februari 2018

Onderwerp: Zienswijze fracties Bloeiend Hillegom en GroenLinks Hillegom betreffende
Duinpolderweg

Geacht college,

Op 19 december 2017 heeft u een besluit genomen over een voorgenomen voorkeursalternatief Duinpolderweg 'Zuid', dat gebaseerd is op een samenstel van verbindingen. Ook de fracties van Bloeiend Hillegom en GroenLinks in de gemeenteraad van Hillegom zijn verbijsterd over uw voorgenomen voorkeursalternatief (hierna te noemen VKA). Onze fracties volgen het Duinpolderweg-dossier, net als veel direct betrokkenen, zeer intensief.

Wij hebben kennis genomen van de vergaderingen van beide Statencommissies, de commissievergadering in de Haarlemmermeer en hebben op 5 februari een groot aantal inwoners gesproken tijdens een door onze raad georganiseerde inloopavond in het Hillegomse gemeentehuis. Ook via contacten met belangengroepen, berichten in diverse media en vanuit onze politieke verantwoordelijkheid hebben wij een goed beeld van de opvattingen binnen ons dorp.

Op grond van de inzichten die dit ons heeft opgeleverd en na onderling overleg zijn wij tot de volgende zienswijze gekomen.

Wij wijzen het voorkeursalternatief en alle overige in de MER benoemde alternatieven en daarop gebaseerde samengestelde oplossingen af. Dit doen wij op grond van de volgende argumenten;

- Nut en noodzaak van een regionale wegverbinding (of samenstelling van regionale wegverbindingen) is niet aangetoond.
- Het VKA en de overige varianten en samengestelde oplossingen betreffen uitsluitend wegverbindingen; anno 2018 zijn dergelijke eenzijdige asfaltoplossingen volkomen achterhaalt.
- De Zuid-variant en de Middenvariant brengen grote schade aan in respectievelijk de Vosse- en Weerlanerpolder en de Oosteinderpolder. Dit zijn gebieden met een grote natuurwaarde,

- o.a. door zijn grote verscheidenheid aan weidevogels. In de ontwerp Omgevingsvisie Hillegom 2030 wordt juist ingezet op het versterken van de natuurwaardes in deze gebieden.
- De Zuid-variant vernietigt tevens het industrieterrein Horst ten Daal, zorgt daarmee voor het verdwijnen van veel werkgelegenheid en leidt tot hoge kosten, welke niet zijn doorgerekend.
 - Het besluit is tot stand gekomen in een ondemocratisch en ondoorzichtig proces waarin voornamelijk gezocht is naar draagvlak in het bedrijfsleven; Inwoners, andere belangenorganisaties en gemeenteraden zijn daarbij buitenspel gezet.
 - Mede als gevolg van punt 5 ontbreekt het draagvlak onder inwoners en in gemeenteraden vrijwel volledig.
 - Wij stellen voor om, gehoord alle reacties op het besluit van 19 december (van insprekers, in ingediende zienswijzen, van leden van de Statencommissies, etc.), mogelijk noodzakelijke regionale en lokale maatregelen opnieuw te bezien en hier nadrukkelijk meer duurzame vormen van vervoer bij te betrekken (voor Holland Rijnland dient hierbij de Mobiliteitsagenda het uitgangspunt te zijn).
 - Dit laatste, d.w.z. punt B, te doen in een democratisch en transparant proces waarin alle relevante partijen worden betrokken op een manier die recht doet aan hun maatschappelijke rol en belangen.

Bij punt B willen wij een onderscheid maken tussen enerzijds (deel)oplossingen die zijn geprojecteerd in Hillegom en/of hiermee direct verbonden zijn en anderzijds de overige (deel)oplossingen (zoals bv. de omleidingsweg bij Zwaanshoek). De fracties van Bloeiend Hillegom en GroenLinks willen namelijk in het regionale belang graag over de grenzen van onze gemeente heen kijken, maar realiseren ons tegelijkertijd dat we terughoudend moeten zijn als het gaat over (deel)oplossingen op het grondgebied van andere gemeenten. In dit licht pleiten wij in de eerste plaats voor het opnieuw bezien van een mogelijk noodzakelijke verbinding tussen de Noordelijke Bollenstreek cq. Hillegom en de Haarlemmermeer. In zijn algemeenheid dringen wij er op aan de deeloplossingen gefaseerd uit te voeren, waarbij de effecten van gerealiseerde deeloplossingen worden betrokken in de besluitvorming over definitieve uitvoering van andere deeloplossingen.

Hieronder volgt een nadere toelichting op bovenstaande.

In de Tracé nota MER december 2003 lazen wij al:

‘In het noordelijk deel van de regio Duin- en Bollenstreek is het busnetwerk grofmazig. Hierdoor zijn niet alle kernen (direct) met elkaar verbonden en zijn verbindingen naar buiten de regio onvoldoende. Met name de oost-west gerelateerde verbindingen worden gemist. Op structureel niveau ontbreekt het aan een goede hoogwaardige oost- west verbinding voor openbaar vervoer om echt concurrentie te kunnen bieden voor de auto’.

Eveneens in de MER 2003: ‘Voor fietsers ontbreken enkele kortsluitende rechtstreekse verbindingen. Op sommige routes ontbreken vrijliggende fietsvoorzieningen. De kwaliteit van de oost-west structuur is (ook voor de recreatieve fietsers) zeer matig’.

Inmiddels zijn we 15 jaar verder en zijn we ons meer bewust geworden van de noodzaak om de opwarming van de aarde een halt toe te roepen en als onderdeel daarvan de uitstoot van het autoverkeer drastisch te verminderen. Vorig jaar heeft Holland Rijnland een Mobiliteitsagenda opgesteld dat een goede basis is voor het invullen hiervan. In lijn hiermee heeft de provincie Zuid-Holland een fietsplan opgesteld, met als doelstelling om forenzen op afstanden tot 10 km te stimuleren de fiets te nemen.

In een onderzoek dat in 2013 is uitgevoerd in opdracht van de gemeente Hillegom lezen we: 'Holland Rijnland heeft de visie ontwikkeld om met de provincie Zuid Holland, als Openbaar Vervoersautoriteit, het Openbaar Vervoer in de regio fors te verbeteren. Station Hillegom is gekarakteriseerd als regionaal knooppunt met de aansluiting van de Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) bus op regionale treindiensten. Dit net kent snelle, directe verbindingen en wordt gekenmerkt door een zo gestrekt mogelijke lijnvoering. Dit is, samen met de frequentieverhoging, de kracht van dit net en levert voor reizigers een tijdwinst op' (op grond van een verondersteld te laag reizigerspotentieel is dit project helaas afgeblazen).

Het voorkeursalternatief en de andere varianten zoals onderzocht in de MER betreffen alle slechts wegverbindingen waarmee het autoverkeer wordt gefaciliteerd en gestimuleerd. Hiermee geeft GS aan geen nota te nemen van c.q. niet aan te sluiten bij de heersende opvattingen inzake duurzaamheid en meer specifiek de klimaatproblematiek, en de hiermee samenhangende overige vormen van mobiliteit.

De besluitvorming is bestuurlijk voorbereid c.q. heeft voor een groot deel plaatsgevonden in de Stuurgroep. Deze Stuurgroep heeft in volledige beslotenheid geopereerd, waarbij raden en inwoners van betrokken gemeenten niet zijn betrokken, anders dan het achteraf en uiterst summier melden van de uitkomst. Ondanks pogingen vanuit onze fracties om deze beslotenheid te doorbreken is het proces voortgezet op deze ondemocratische en ondoorzichtige wijze.

Holland Rijnland heeft mede namens het college van de gemeente Hillegom eind november 2017 ook weer in beslotenheid een standpunt ingenomen en ingebracht in de Stuurgroep. Ook onze gemeenteraad was hiervan niet op de hoogte. Het onderwerp is uiteindelijk door de raad behandeld op 15 februari 2018.

Voor dit project is op 15 oktober 2013 het 'Communicatieplan Plan van aanpak planfase Duinpolderweg' opgesteld met als doelstelling: 'Komen tot een voorkeurstracé waarvoor zowel onder bestuurders, raads- en Statenleden als bewoners zo veel mogelijk draagvlak bestaat'. Kijkend naar het verloop van het project in de afgelopen jaren t/m het besluit van december 2017 kunnen we slechts concluderen dat deze doelstelling niet behaald is.

Voor een deel valt dit wellicht te verklaren door de volgende passage uit dit communicatieplan: 'Het bedrijfsleven is gebaat bij de DPW en werkt graag mee om te komen tot een voorkeursalternatief. We kunnen dit intensiveren door het bedrijfsleven (bestuurlijk) te verleiden tot het pakken van een grotere rol (lobby), ook richting media en het publiek'.

Ook de aanbevelingen van de bestuurlijk verkenner de heer Lokker zijn op een zodanige manier ingevuld dat dit niet heeft geleid tot het brede draagvlak waar hij zo nadrukkelijk voor pleitte. Al met al heeft dit geleid tot onbegrip onder inwoners en de vele belangenorganisaties zoals o.a. de Gezamenlijke Natuur- en Milieuorganisaties en Platform NOG.

'Boos en verontrust' was de kop boven het artikel in de Weekendkrant (huis- aan –huis blad in onze regio), met een verslag van de inloopavond van 5 februari, waarmee de gevoelens van de inwoners en hun belangenorganisaties treffend werden weergegeven.

In de Statencommissie van Zuid-Holland van 7 februari jl. hebben wij veel twijfel en terughoudendheid gehoord bij commissieleden als het gaat om het nemen van volgende stappen in het proces. Op grond van deze signalen, onze hierboven genoemde argumenten en reacties uit de samenleving achten wij het noodzakelijk om de keuze voor het voorkeursalternatief te heroverwegen

en daarbij niet in de eerste plaats te kijken naar de in de MER onderzochte varianten, maar een brede heroriëntatie te doen met inachtneming van de heersende opvattingen inzake mobiliteit, zoals o.a. vertaald in de Mobiliteitsagenda van Holland Rijnland.

Naast het Duinpolderweg project wordt onder verantwoordelijkheid van beide provincies ook gewerkt aan de totstandkoming van een HOV-lijn Noordwijk-Schiphol. Hiermee wordt een goede bijdrage geleverd aan het verbeteren van het OV in onze regio. Mede gezien de luider wordende roep om verduurzaming is dit echter onvoldoende om het OV in de gehele regio concurrerend te maken met de auto. In de reacties van leden van de Statencommissies beluisteren wij ook een nadrukkelijke vraag om meer aandacht voor OV en fietsverbindingen in onze regio. Hierdoor voelen wij ons gesterkt in onze opvatting dat het mobiliteitsbeleid moet worden omgebogen naar duurzame oplossingen.

Nieuwe technieken zoals getest in het programma 'Beter Benutten' in de Metropool regio Amsterdam kunnen hierbij helpen en spreken ons zeer aan. In een artikel in het Haarlems Dagblad van 16/2 2018 lezen wij over een proef op het traject Haarlem – Nieuw-Vennep met slimme verkeerslichten, de zogenoemde intelligente verkeersregelininstallaties. De toelichting van gedeputeerde van NH Mevrouw Post

"Je kunt verkeerslichten laten praten met vrachtwagens en aangeven dat als ze een bepaalde snelheid rijden ze niet hoeven te stoppen". Je kunt via een app weggebruikers informeren over hoe lang een verkeerslicht op rood staat. Maar dit gaat ons ook helpen bij de komst van de autonoom rijdende auto. Die moet ook communiceren met allerlei systemen op de weg. Bovendien scheelt het reistijd waardoor spullen sneller van A naar B gaan en levert dit ondernemers geld op. Bovendien scheelt het brandstof. Uiteindelijk gaat het erom dat de totale doorstroming wordt geoptimaliseerd. Op termijn is het de bedoeling dat dit wordt geïntegreerd in de systemen die in de auto's zitten. Ik vind het weergaloos dat we hiermee bezig zijn. Ook al omdat we de bestaande infrastructuur hierdoor beter benutten en dat is altijd nog goedkoper dan nieuwe infrastructuur aanleggen"

We hebben nu echter nog te maken met besluitvorming rond het VKA. Wij vinden dat de democratische legitimiteit van een ingrijpend besluit als dit gewaarborgd dient te zijn. Dat strekt verder dan het strikt hanteren van de formele bevoegdheden en mogelijkheden tot inspraak, namelijk het daadwerkelijk stem geven aan inwoners en de hun vertegenwoordigende organisaties en organen (zoals gemeenteraden). E.e.a. ook in lijn met de heersende opvattingen over burgerparticipatie. Alleen op deze manier zal er voldoende draagvlak zijn voor te nemen maatregelen.

Hoogachtend,

[Redacted]
Fractievoorzitter Bloeiend Hillegom

[Redacted]
[Redacted] Hillegom

[Redacted]
Fractievoorzitter GroenLinks Hillegom

[Redacted]
[Redacted] Hillegom

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

U kunt van 8 januari tot en met 18 februari 2018 uw inspraakreactie (zienswijze) indienen op de resultaten van de planstudie en het voorlopig voorkeursalternatief voor het project Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Lollenstreek, 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:	GroenLinks Hillegom		
Postadres:		Huisnr.	
Postcode:		Plaats:	Hillegom
E-mailadres			
Telefoonnummer:			
Datum	18-02-2018		
Zienswijze:	LS, Bijgaand zenden wij u de zienswijze op het voorlopige voorkeursalternatief Duinpolderweg van de gezamenlijke Hillegomse raadsfracties van GroenLinks en Bloeiend Hillegom. Met vriendelijke groet, mede namens fractievoorzitter Bloeiend Hillegom, fractievoorzitter GroenLinks Hillegom		
Bijlage	55619488_3567223_Zienswijze_GL-BH_18jan2018.pdf		
Bijlage			
Bijlage			

From: "Formdesk Response"
<VGVBV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 15:44:36 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55621279.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Gewijzigde invoer
Kenmerk	55621279
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 15:29:17
Gewijzigd	18-02-2018 15:44:38

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55621279)

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-Lollenstreek, 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:

Mijn zienswijze is dat er niet onomstotelijk en overtuigend bewezen is dat er een west-oost weg noodzakelijk is in het gebied van Hillegom. Het grondgebied van Hillegom is niet groot en Ieder voorgelegd alternatief heeft direct een grote impact op de leefomstandigheden van de bewoners van Hillegom.

Mocht er toch een onafwendbare noodzaak zijn om de verkeerscapaciteit te vergroten in west-oostelijke richting, dan is een verbreding van de N207 tussen de aansluiting met de N205 en de N208 incl. een verbreding van de brug over de ring vaart een goed alternatief. Niet alleen heeft dit geen nadelige gevolgen voor bewoners van Hillegom, het verhoogt ook het efficiënt gebruik van reeds bestaande infrastructuur. Bijkomend voordeel is dat het verhoogde verkeersaanbod naar Lisse in "de bollentijd" ook kan profiteren van deze verbreding.

In de verre toekomst kan een evt. aansluiting op de N206 worden overwogen.
Samenvattend:

Ben ik tegen iedere nieuwe weg in en rond

het grondgebied van Hillegom.
Als alternatief draag ik aan: de verbreding van de N207 tussen de aansluitingen N205 & N208 incl. de brug over de ringvaart verbreding van de brug over de ring vaart een goed alternatief. Niet alleen heeft dit geen nadelige gevolgen voor bewoners van Hillegom, het verhoogt ook het efficiënt gebruik van reeds bestaande infrastructuur. Bijkomend voordeel is dat het tijdelijk hogere verkeersaanbod naar Lisse in "de bollentijd" ook kan profiteren van deze verbreding en toename in capaciteit. In de verre toekomst kan een evt. aansluiting op de N206 worden overwogen. Samenvattend:
Ben ik tegen iedere nieuwe weg in en rond het grondgebied van Hillegom.
Als alternatief draag ik aan: de verbreding van de N207 tussen de aansluitingen N205 & N208 incl. de brug over de ringvaart

Bijlage

Bijlage

Bijlage

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 18:11:31 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55624037_3567658_ingestuurde_zienswijze2.zip,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55624037.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55624037
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 18:11:34

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55624037)

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 leek) 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:

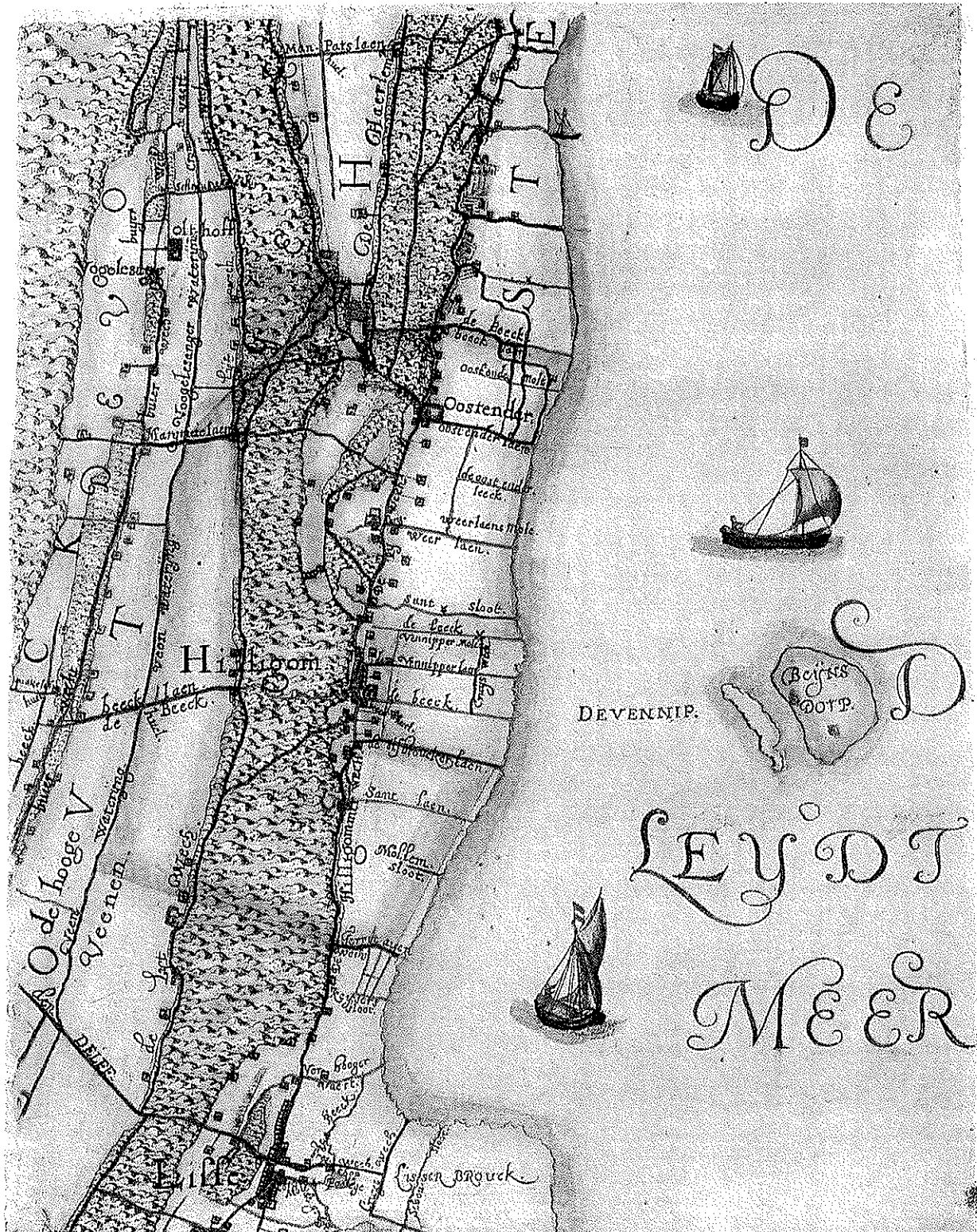
- de eeuwenoude veenstromen de Leek en de kleine Leek die als levensaders door deze polder stromen;
- het verkavelingspatroon dat van noord naar zuid loopt en terug voert tot de late Middeleeuwen (het Slagenlandschap).

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.



Kaart 1615 – Rijnland

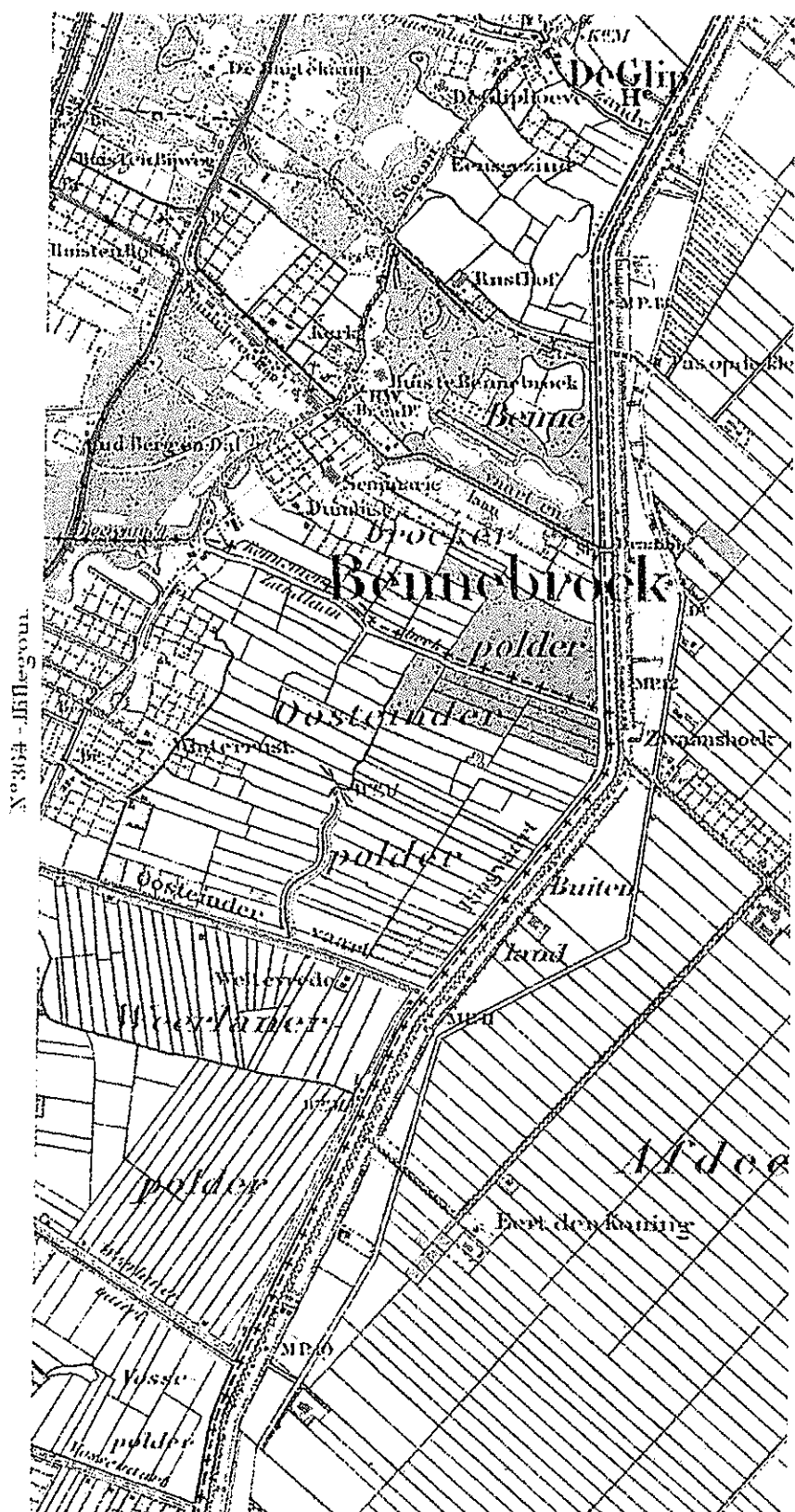
Op deze kaart is de strandwal te zien (bruin ingetekend). In de Oost ender laen (Oosteinderlaan) liep een pad naar de Leydt Meer (Haarlemmermeer). Ook de Waerlaen (Weerlaan) staat al op de kaart.

De Oost ender leek (de huidige Leek) in de 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.



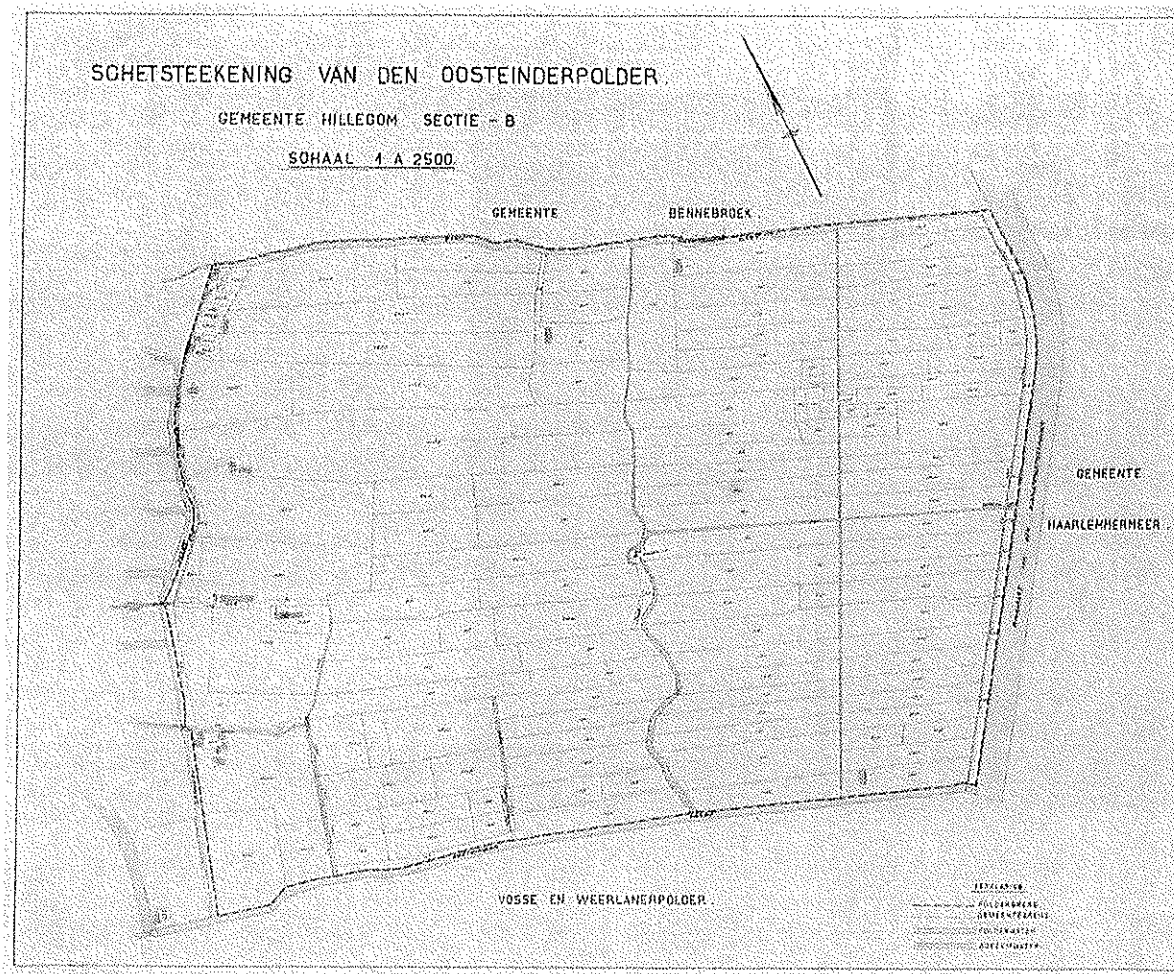
Grote historische atlas van West Nederland 1839 – 1859

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



1913 Atlas van historische topografische kaarten

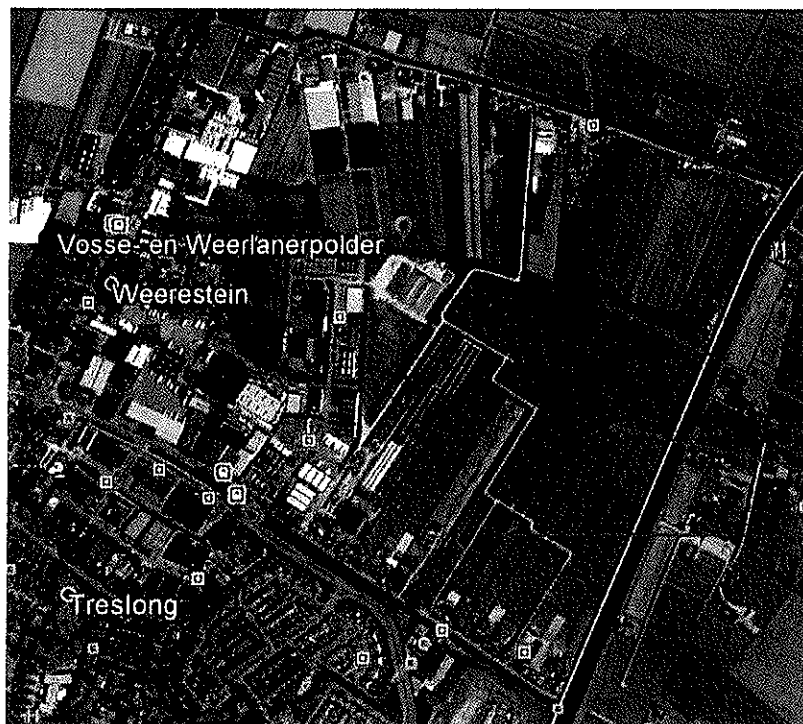
De Weerlaner- en Oosteinderpolder aan het begin van de 20^e eeuw.



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
landschapkenmerken
Oosteinderpolder**

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

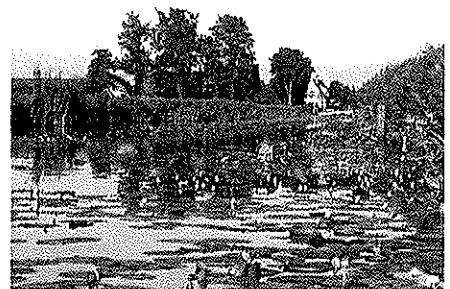
Google Earth



Het pestbosje



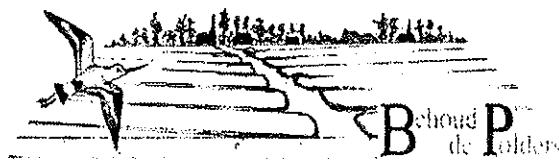
De oude Molensloot



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.



Vogelwerkgroep Zuid Kennemerland



Hillegom / Haarlem, 16 februari 2018

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

Zienswijze Planstudie / MER Duinpolderweg

Geacht college,

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

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

Samenvatting reactie

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

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

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

Onderstaand lichten wij deze bezwaren nader toe.

1. Algemene reactie en toetsing aan de richtlijnen

Verbeterd onderzoek leidt tot nieuwe inzichten

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

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

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

Vooringenomen onderzoek

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

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

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

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

Rapportage voldoet niet aan richtlijnen voor het MER

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

Tabel: Belangrijkste omissies MER Duinpolderweg volgens de vastgestelde richtlijnen

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

2. Verkeersonderzoek, probleemstelling en uitwerking alternatieven

Actualisatie eerdere verkenningen

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

Referentie

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

Verkeersmodel en ruimtelijke ontwikkelingen, ontbrekende bouwlocaties

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

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

De redenen waarom we hieraan twijfelen zijn:

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

Deze twijfels dienen te worden weggenomen.

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

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

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

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

- de 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'. 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 Rijksweg, nemen de verkeersbewegingen ten gevolge van Alternatief Midden met 5.900 toe tot 17.800. Toch geen klein effect dat in de beoordeling moet worden meegenomen.

Bereikbaarheid op zeer discutabele / partijdige wijze beoordeeld

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

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

Ruimtelijke dynamiek in de regio onjuist beschreven

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

Maatregelen Ladder van Verdaas niet maximaal uitgewerkt

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

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

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

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

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

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

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

3. Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse

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

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

Onjuiste conclusies MKBA

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

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

Daarnaast geeft hij aanbevelingen ter verbetering.

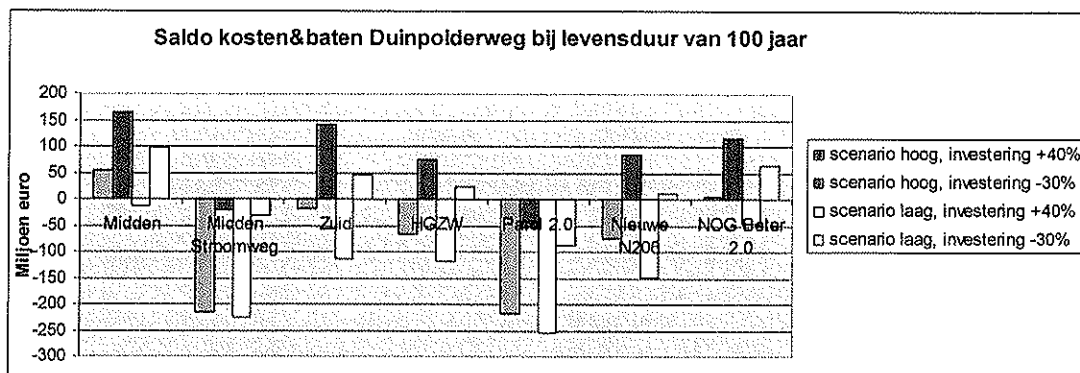
Verbeterde berekeningen mét gevoeligheidsanalyse

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

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

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

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



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

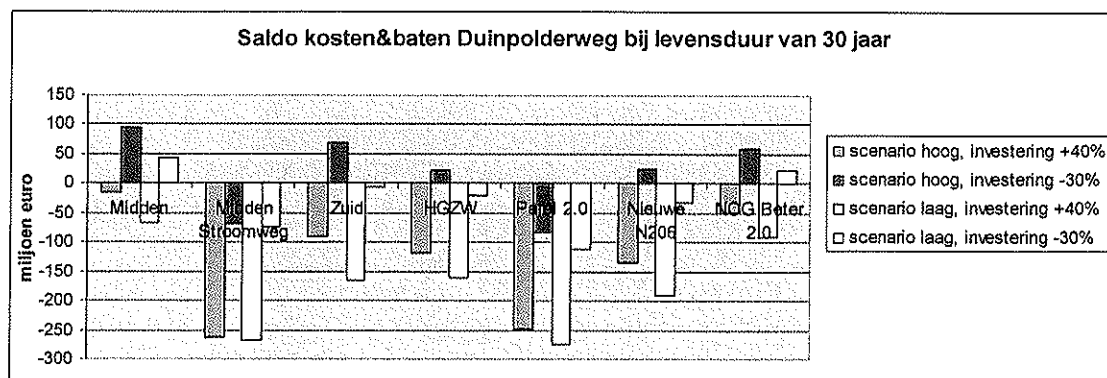
Berekening over 100 jaar uiterst discutabel

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

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

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

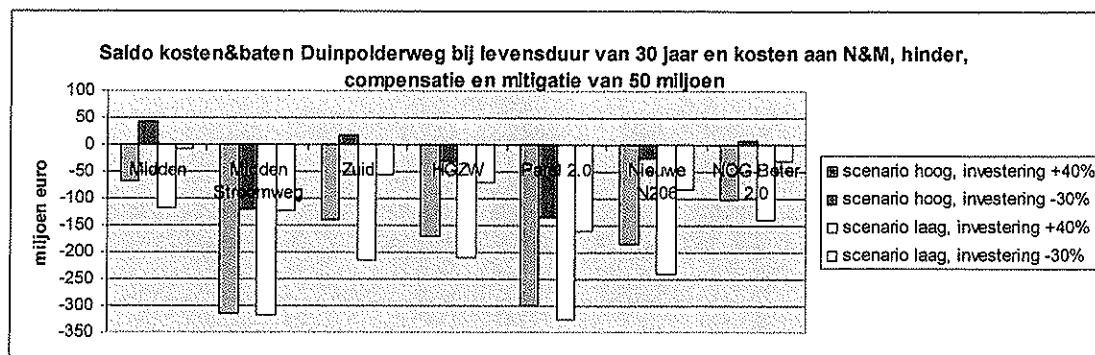
Bij een door de N&M organisaties gemaakte realistischer schatting van de effectieve levensduur van de weg (op basis van de ons ter beschikking gestelde rekenformules van Koopmans) ziet het er als volgt uit:



Verrekening schade aan natuur en milieu

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

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



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

Baten sterk beïnvloed door knelpunt bij A4 in de Haarlemmermeer

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

In de Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek, hoofdstuk 7, staat:

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

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

Andere aspecten van de MKBA

Verkeer aantrekkende werking.

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

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

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

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

CO2-uitstoot

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

Samenvattend

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

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

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

4. Onderzoek natuur

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

Gebrekkig onderzoek naar gevolgen voor Natura 2000

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

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

Onvolledig onderzoek Wet natuurbescherming

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

Ook sommige deelgebieden zijn volledig onderbelicht. Zo wordt de Vosse- en Weerlanerpolder ten onrechte niet genoemd als belangrijk weidevogelgebied met ook anderszins waardevolle graslanden. Het deelrapport Natuur meldt dat dit gebied onaangeroerd blijft door de verschillende alternatieven, wat fundamenteel onjuist is (blz. 19 deelrapport Natuur). Aldaar voorkomende beschermde flora- en faunasoorten (o.a. broed- en winter vogels, 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 de bijlage2).

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

Onjuiste en onevenwichtige beschrijving van effecten

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

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

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

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

6. Conclusies

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

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

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

Met vriendelijke groeten,

Namens de samenwerkende Natuur- en Milieuorganisaties:

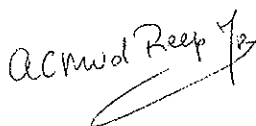
Vereniging Milieudefensie

Vereniging Behoud de Polders

Vereniging Vogelwerkgroep Zuid Kennemerland

Stichting Duinbehoud

Stichting Milieu- en Natuurbescherming Kennemerland



De heer T. van de Reep
Haarlemmerstraat 144
2181 HE Hillegom
Tel. 023 5842854
tonvandereep@outlook.com



De heer K. van Broekhoven
Hospeslaan 49
2015 GJ Haarlem
Tel. 023 524876
kvanbroekhoven49@hotmail.com

Bijlagen

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

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

Quick scan beoordeling MKBA Duinpolderweg

Prof.dr. Carl Koopmans


seo economisch onderzoek

“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.....	7
3.1	Beoordeling	7
3.2	Aangepaste MKBA	8
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

De provincies Noord- en Zuid-Holland hebben voor de MKBA acht alternatieven aangedragen, waaronder het nulalternatief. In het nulalternatief wordt geen verbeterde of nieuwe verbinding gerealiseerd tussen de N206 en de A4 (Royal HaskoningDHV, 2017c). Bij de zeven andere alternatieven is wel sprake van nieuwe infrastructuur. Ecorys (2017) heeft voor deze zeven projectalternatieven de kosten en baten onderzocht ten opzichte van het nulalternatief:

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

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

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

Voorkeursalternatief beperkt onderzocht

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

2.3 Investeringskosten

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

Royal HaskoningDHV heeft in een reactie op een concept van deze quick scan aangegeven *“zowel planschade als het te amoveren vastgoed [is] betrokken ... in de kosten. Vastgoed betreft gronden en opstallen:*

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.

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

Met Bijkomende kosten is o.a. bedoeld:

- *Verleggen kabels en leidingen*
- *Bij de spoorkruisingen: 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

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

of deze effecten zodanig omvangrijk zijn dat kwantificering nodig is, komt in de MKBA niet aan de orde.

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/ranken/informatie/opbouw-brandstofprijzen.asp>

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

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

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

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

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

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

Tabel 3.1 Het is onzeker of de Duinpolderweg maatschappelijk rendabel is

	Projectalternatieven						
	Midden	Midden Stroomweg	Zuid	Hillegomse Zienswijze	Parel 2.0	Nieuwe N206	NOG Beter 2.0
<i>Baten en kosten (contante waarden in mln. euro; ? = bedrag in euro's onbekend)</i>							
Directe baten							
Reistijdwinst	177 à 235	137 à 157	170 à 245	140 à 178	71 à 102	140 à 203	141 à 188
Reisbetrouwbaarheid	38 à 58	45 à 47	43 à 75	34 à 58	15 à 23	41 à 62	31 à 45
Robuustheid	+?	+?	+?	+?	+?/0	+?	+?/0
Variabele ritkosten en accijnzen	-4 à -5	-3 à -4	-4 à -6	-2 à -4	-3 à -4	-3 à -4	0 à -2
Effecten tijdens realisatie	-?	-?	-?	-?	-?	-?	-?
Indirecte effecten	32 à 43	27 à 30	31 à 47	26 à 35	12 à 18	27 à 39	26 à 35
Externe effecten							
Verkeersveiligheid	1	-1	1 à 2	1	1 à 2	2	0 à 2
Geluidsbelasting	0	0 à 1	0 à 1	1	1	1	3
Broeikasgasemissies	-1 à -2	-1 à -2	-1 à -2	-1	-1	-1	0 à -1
Luchtkwaliteit	0	0 à -1	0	0	0	0	0
Plaatsgebonden risico	0	0	0	0	0	0	0
Groepsgebonden risico	0	0	0	+	+	0	0
Beleving landschap	-?	-?	-?	--?	-?	-?/0	0
Natuur	--?	--?	--?	-?	-?	--?	-?
Grondwatersysteem	-?	-?	--?	--?	0/-?	0/-?	0
Oppervlaktewater	-?	-?	-?	-?	0/-?	-?	0/-?
Cultuurhistorisch waardevolle patronen	-?	--?	-?	--?	-?	-?/0	0
Cultuurhistorisch waardevolle elementen	0	-?	-?	0	0	-?	0
Archeologie	-?	-?	-?	-?	-?	-?	-?
Totaal baten	242+?-? à 331+?-?	203+?-? à 226+?-?	240+?-? à 360+?-?	198+?-? à 268+?-?	96+?/0-? 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 reistijd-baten behandeld in Hoofdkorps 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 spoorlijn, of tussen de A4 en de N205?
 - c. Zou een MKBA van het project exclusief deze verbredingen positief uitvallen?

Scenario's

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

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 kostenramingen?
 - c. Is een onderbouwing van de kostenschatting beschikbaar, inclusief aantallen te amoveren objecten en cijfers over te doorkruisen bestemmingen?
8. Direct boven tabel 4.1 staat: *“De investeringskosten zijn gelijkmatig verspreid over de periode 2023-2025.”* Dit impliceert dat de verhouding tussen contante waarde (in 2017) en absolute waarde ongeveer 1,36 is. Dat is in tabel 4.1 het geval bij de varianten Midden, Midden Stroomweg, Zuid en HGZW. Bij de varianten Parel 2.0, Nieuwe N206 en NOG Beter 2.0 is die verhouding echter 1,15.
Wat is de oorzaak van dit verschil?

Reistijden

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 Ruigenhoel?
- 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. Bij 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 snelheidsverbod 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-Struwweg), 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 vervaald 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 (aline 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. Wat wordt door 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 rijkosten door grotere rij-afstanden in paragraaf 4.2.4 opgevoerd als een afzonderlijke (negatieve) batenpost? Langere rij-afstanden door andere routes – inclusief de variabele kosten daarvan – zijn toch door automobilisten meegenomen in hun routekeuze, en dus al onderdeel van de rijk- of half-batuberekening 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 Ecoris 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 Ecoris niet zelf een schatting gemaakt van de omvang in euro's van dit negatieve effect?
 - b. Hoe lang duurt "geen langdurige hinder"?

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

Verkeersveiligheid

19. Zijn voor de waardering van verkeersveiligheid kengertallen gebruikt uit tabel 3 van het memo "Waarderingskengertallen verkeersveiligheid" van Rijkswaterstaat? <https://www.rws-economie.nl/binaries/rws-economie/documenten/publicaties/2016/2016-veiligheid-veiligheid/waarderingskengertallen-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 leefomgeving-effecten leiden tot verwaarloosbare welvaartseffecten?
 - Zo nee, waarom concludeert de MKBA (p. 35) dat voor "het risico, afbreuk aan de natuur, maatschappelijke baten" zegt "zijn dat de maatschappelijke baten" (p. 35) en dat "het risico, afbreuk aan de natuur en per saldo maatschappelijke baten" in "het planMER, met behulp van de DRIJFmethode, niet kwantificeerbaar is"?
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 kengertallen van Rijkswaterstaat (<https://www.rws-economie.nl/documenten/publicaties/2016/2016-leefomgeving-leefomgeving>)?

Openbaar vervoer voor Duin- en Bollenstreek:

feiten en opties

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

Perspectief

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

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

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

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

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

Typering van de reisvraag van Duin- en Bollenstreek

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

Tableau 1: Karakteristieken van Duin- en Bollenstreek en omgeving

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

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

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

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

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

Reizen vanuit en naar Duin- en Bollenstreek

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

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

Tableau 2. Huidige treinverbindingen vanuit Leiden Station

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

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

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

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

Tableau 3: Afstanden van de woonkernen tot dichtstbijzijnde stations

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

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

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

Tableau 4: Huidige buslijnen door Duin- en Bollenstreek

buslijn	enkele markeringspunten van de route	rijtijd	freq
9	H'gom St - Vogelenzang - H'stede - Heemstede/Aerdenhout	0:16	1
20/21	LeidenCS - Rijnsburg - 't Heen - WvdBerg - N'wijk aan Zee	0:34	6/4
30/31	LeidenCS - N206 - Katwijk Raadh - Rijnsoever - Estec	0:21	4
37/38	LeidenCS - Katwijk Rijn - Katwijk Raadh - Katwijk Vuurbaak	0:21	2/1
50	LeidenCS - S'heim - Lisse - H'gom - Heemstede - Haarlem	1:10	4
250	LeidenCS - Sassenheim ST - S'heim - Lisse - Keukenhof	0:29	2
57	LeidenCS - V'hout - N'hout - HillegomSt - NwVennepSt	1:13	2
90	dHaagCS - Wassenaar - Katwijk - Noordwijk - N'hout - Lisse	1:43	1
361	Sassenheim St - Lisse - NwVennep - Hoofddorp - Schiphol	0:44	2
385	S'heim St - V'hout St - N'wijk - K'wijk - TrA44 - den HaagCS	1:08	2
854	LeidenCS - Lisse Keukenhof (2 maanden seizoen)	0:24	4
858	Schiphol Station - Lisse Keukenhof (2 maanden seizoen)	0:33	8

H'gom = Hillegom; H'stede = Heemstede; N'wijkZee = Noordwijk aan Zee;
K'wijk = Katwijk; S'heim = Sassenheim; W'naar = Wassenaar; L'dorp = Leiderdorp;
V'hout = Voorhout; TrA44 = Transferium A44; dHCS = Den Haag Centraal Station;
Lijn 9 wordt verzorgd door Connexxion; de andere lijnen door Arriva;
De lijnen 20 en 21 slaan alternerend een aantal haltes over; idem 30/31 en 37/38

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

Tableau 5: Afstanden en reistijden vanuit Noordwijk, huidige situatie

Vanuit Noordwijks Lindenplein	afst vogel-vlucht	afst km auto	reis fiets min.	reis auto + 5 min.	reis met OV + 3 min.	auto + park + trein + 5 min.
Amsterdam CS	35	48	-	0:47	1:08 (L)	0:51 (S)
Haarlem CS	21	25	-	0:38	0:56 (V)	0:28 (Hil)
Hillegom Station	11	13	-	0:20	0:48	-
Voorhout Station	3	5	0:15	0:14	0:25	-
Leiden CS	8	10	0:34	0:20	0:36	-
Den Haag CS	19	24	-	0:34	0:48 (L)	0:37 (dV)
Rijswijk Station	25	32	-	0:42	0:56 (L)	0:48 (dV)
Delft CS	26	34	-	0:46	0:57 (L)	0:48 (dV)
Rotterdam CS	35	46	-	0:52	1:10 (L)	1:01 (dV)
S'heim Station	6	8	0:32	0:17	0:36	-
Schiphol Station	23	30	-	0:29	0:55 (L)	0:31 (S)
A'dam-Z Station	31	42	-	0:40	1:03 (L)	0:43 (S)
Woerden Station	35	52	-	0:55	0:55	-
Utrecht Centraal	48	75	-	1:07	1:07	-

L = overstap Leiden; V = overstap Voorhout; S = overstap Station Sassenheim;
Hil = overstap in Hillegom; dV = overstap station De Vink (gem. Voorschoten)
Voor aansluiting met fiets of bus op een treinstation is 3 minuten bijgeteld
Voor aansluiting met auto op een treinstation is i.v.m. parkeren 5 min bijgeteld

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

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

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

Tableau 6: Verbinding met station Schiphol via station Nieuw Vennep

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

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

Vervoersvraag: spreiding en voorspelbaarheid

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

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

Tableau 7: Differentiatie naar reismotief en reizigersstromen

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

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

De inzet van bussen

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

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

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

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

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

Snel reizen van en naar de stations

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tableau 10: Bedieningsgebieden van de stationsbussen

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

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

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

Tableau 11: Reistijden vanuit Noordwijk, volgens het visgraatmodel

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

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

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

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

Meer met OV en minder met de auto: Noordwijk

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

Tableau 13: Keuze auto versus OV voor woon-werkreizen

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

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

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

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

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

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

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

OV voor Lisse, Noordwijkerhout en Katwijk

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

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

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

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

Appreciatie van openbaar vervoer

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

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

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

In kort bestek

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De auteur

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

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

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

[illegible]

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 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 binnenduintrand 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).

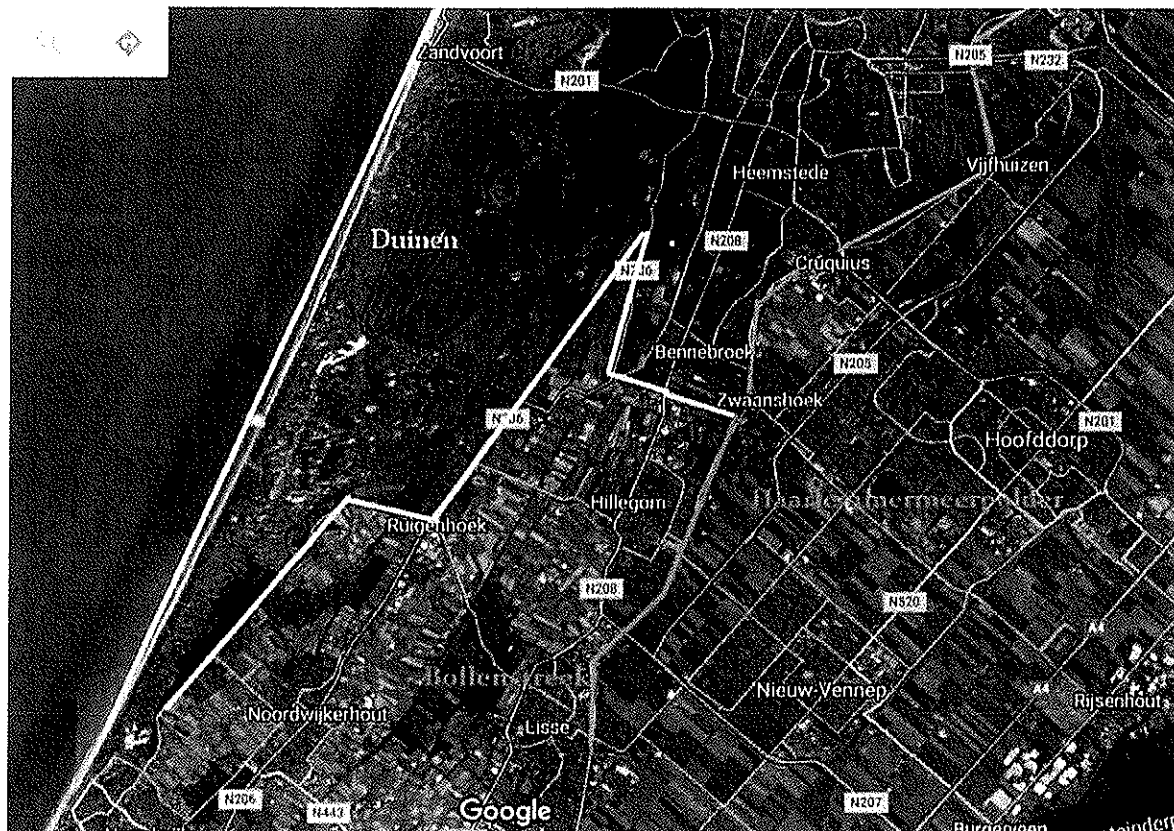
De duinen van Zuid-Kennemerland zullen niet direct worden aangetast door een nieuwe Duinpolderweg (tracé zal niet door duinen gaan), maar kunnen wel indirect worden beïnvloed (o.a. toenemende stikstofdepositie door meer verkeer, barrièrewerking voor soorten, mogelijke invloed op hydrologie e.d.). Voor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

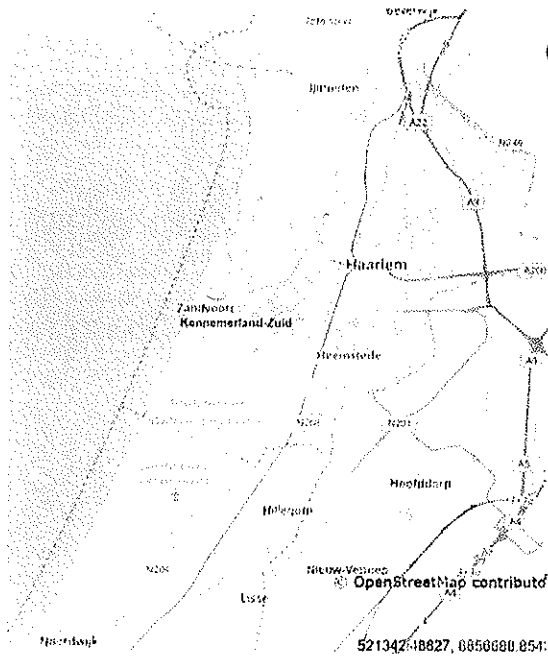


Figuur 1: Luchtfoto van de regio waarin de Duinpolderweg is geprojecteerd en/of invloed op heeft, met indeling in grote landschappelijke eenheden: links de duinen van Zuid-Kennemerland tussen Zandvoort en Noordwijk (geel), en de ten oosten daarvan gelegen Bollenstreek (groen) en Haarlemmermeerpolder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

2.3 De Haarlemmermeerpolder

De huidige Haarlemmermeerpolder (figuur 1) is in de 19^e eeuw m.b.v. stoomkracht ingepolderd, daartóór bestond het uit een groot meer dat een samenvoeging was van meerdere kleine meren, mede door eeuwenlange verversing (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 Lissersbroek 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

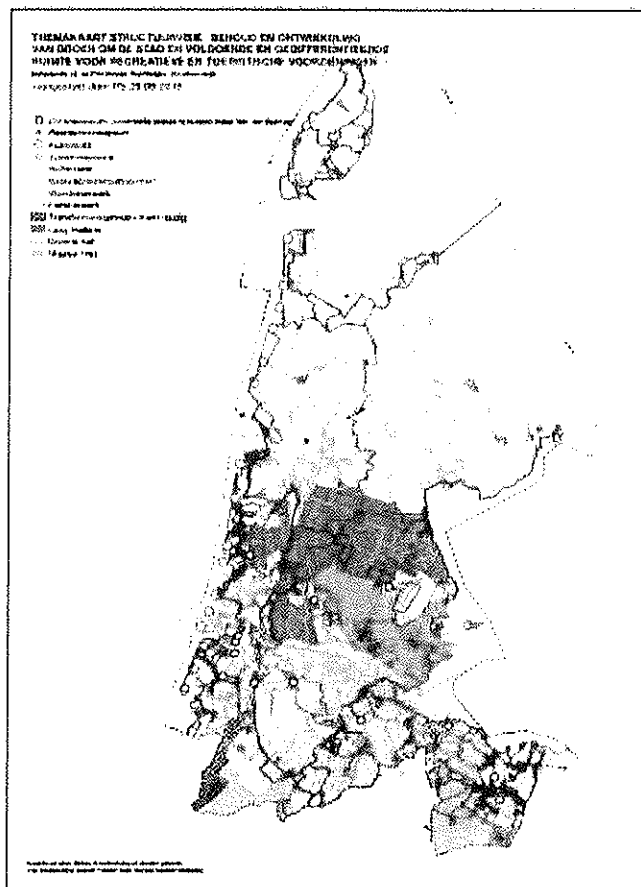
3. Natuurbeleid in de provincies Noord- en Zuid-Holland

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

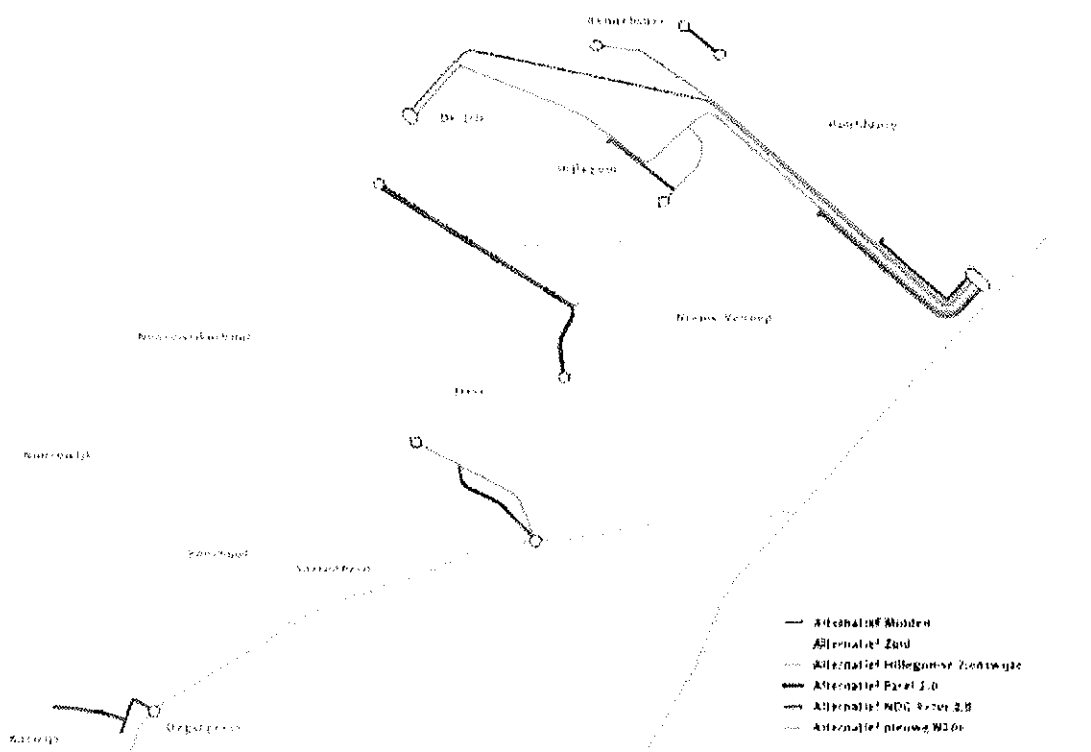
² Toelichting op Meervoudig transformatiegebied: <https://data.overheid.nl/data/dataset/structuurvisie-transformatiegebied-meervoudig>

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

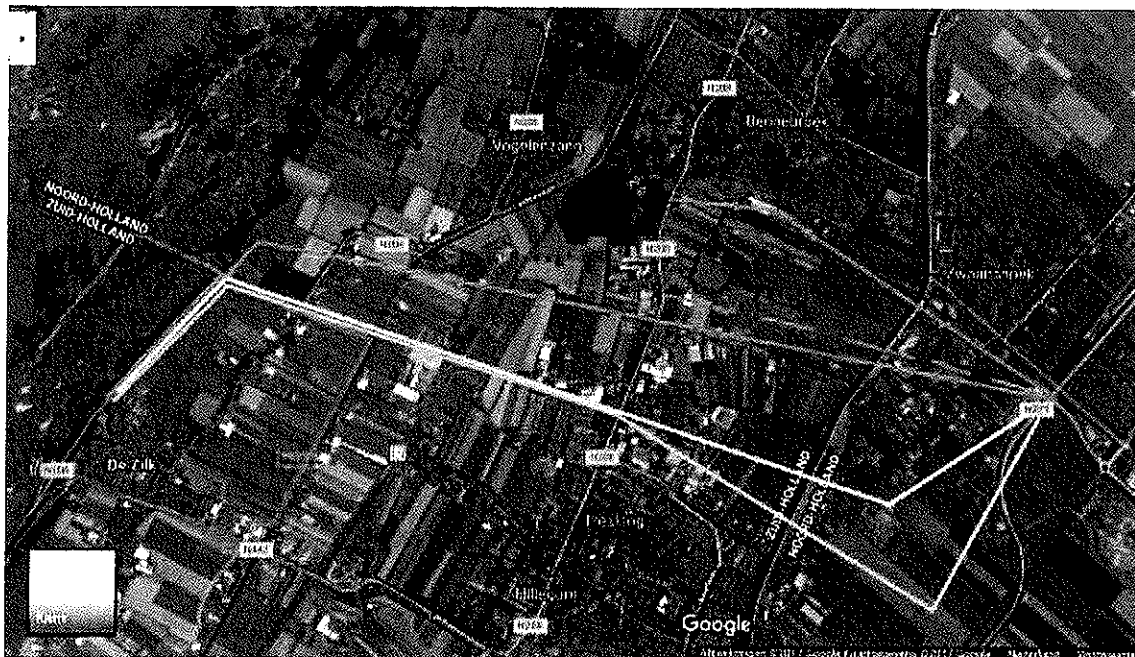
Bij het doornemen van het deelrapport Natuur zijn mij de volgende zaken opgevallen:

- 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. +/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.

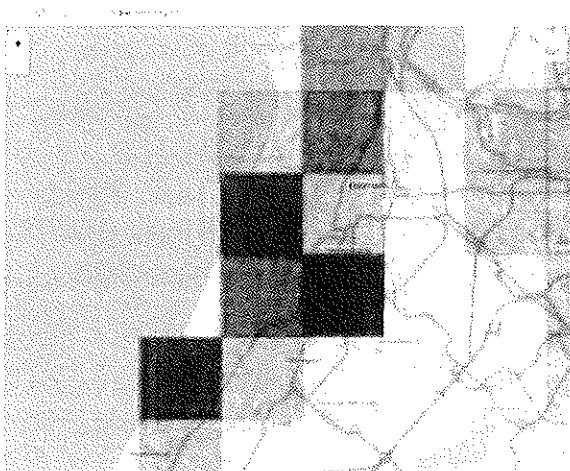
6.1 Vaatplanten

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: 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.

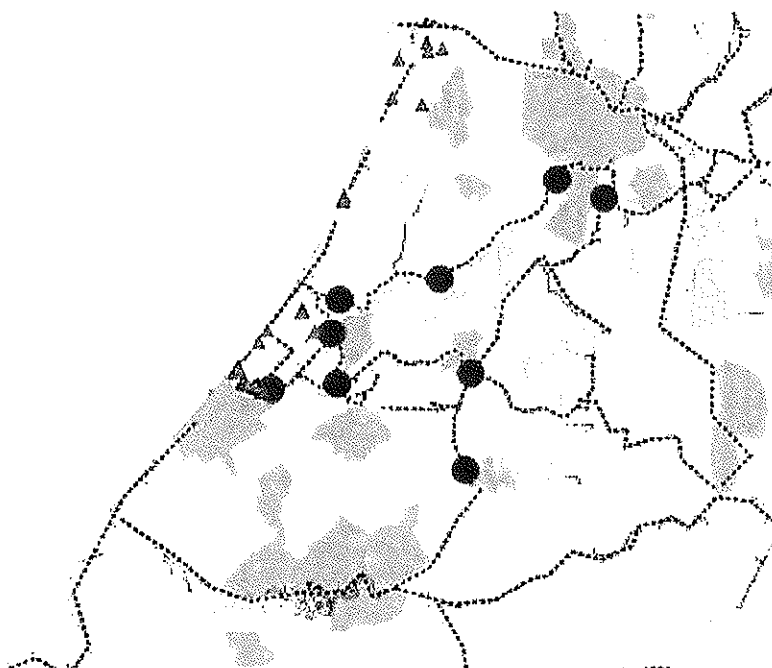
Verder wordt gesteld dat er bij geen van de tracés effect is op **bomen** die potentieel voor vleermuizen geschikt zijn, behalve bij NOG Beter 2.0 (bosschages Vinkenweg Oegstgeest). Het is zeer de vraag of de aanwezige bomen afdoende zijn onderzocht, om deze uitspraak zo te kunnen doen. Boombewonende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

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

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

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

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



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

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

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

Verder zijn er nog enkele in het deelrapport Natuur niet genoemde beschermde zoogdiersoorten, waarmee in kader Nbw art. 3.10 rekening moet worden gehouden:
Bunzing, wezel en hermelijn: komen in (vrijwel) hele regio voor, van belang bij alle tracés. Zijn in provincie Noord-Holland beschermd onder Nbw art. 3.10. Staan in provincie Zuid-Holland op vrijstellingslijst (bijlage 1).

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

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

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

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

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

6.3 Reptielen en amfibieën

Reptielen

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

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

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

Toekomstig 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.

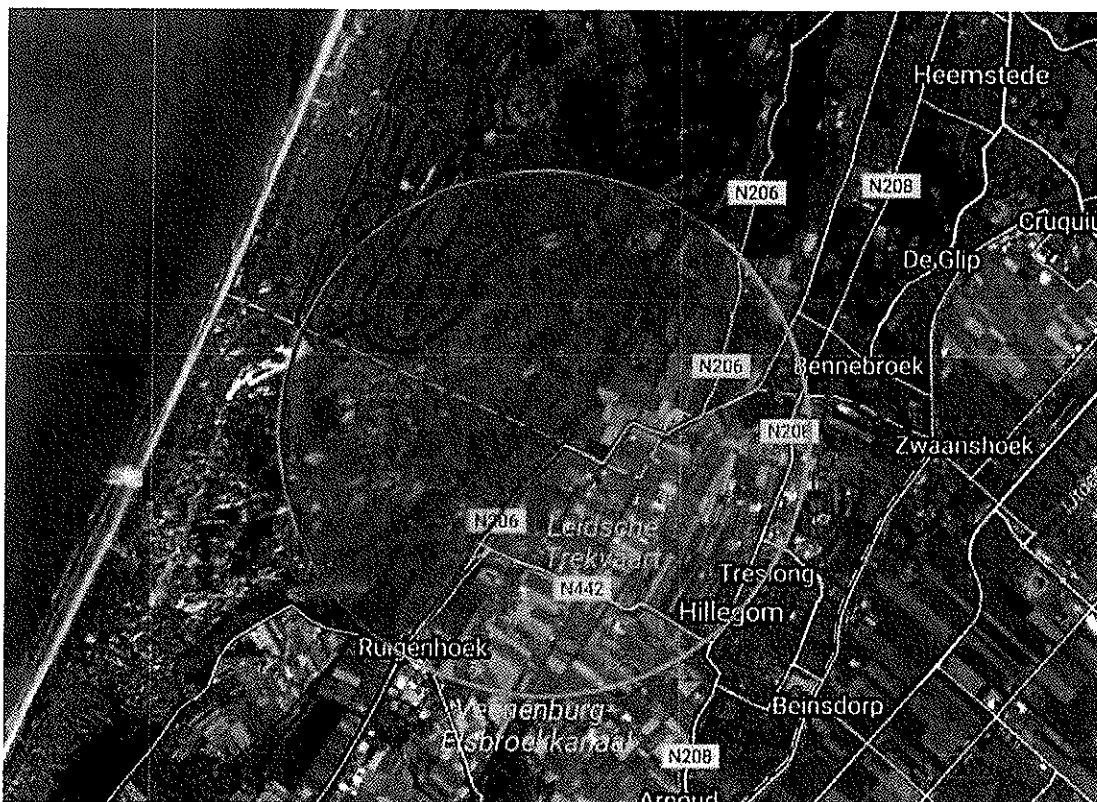
De Bollenstreek is dus wel degelijk leefgebied voor verschillende (al dan niet) beschermde ongewervelden.

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 verbindingfunctie 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 verbindingroute 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:

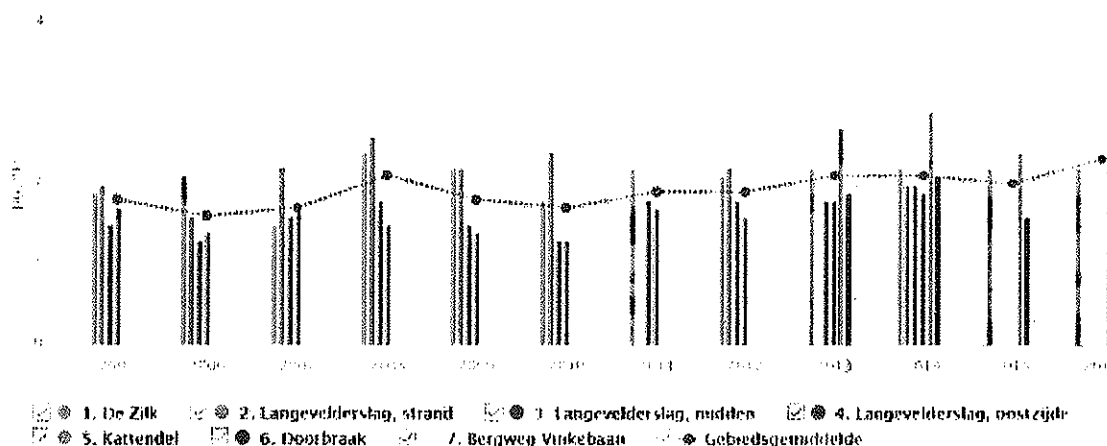
- De gehanteerde rekenmethode is inmiddels wat betreft de te verwachten autonome vermindering van de stikstofdepositie achterhaald.
- Veel te simplistisch wordt aan het einde van het betreffende hoofdstuk ineens gesteld dat gebruik kan worden gemaakt van de zogenaamde 'ontwikkelruimte' in de Programmatische 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 verstorend werken (opvliegen, nest verlaten etc.), maar ook meer indirect (soortgenoten horen elkaar lastiger door het aanwezige antropogene geluid waardoor communicatie onderling bv. paarvorming lastiger gaat).

Ook op gebied van licht is al veel onderzoek gedaan. Het is bekend dat bepaalde vleermuissoorten zeer gevoelig zijn voor lichtverstoring: zij mijden die plekken.

8.6 Overtreding Wnb-soorten

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

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

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

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

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

8.7 Totale score effecten

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

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

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

Tabel 6-1 Samenvatting effectbeoordeling per alternatief.

		Alternatief Duinpolderweg							
		Midden	Midden-Slwg	Zuid	Hillog. Zionsw	Hillog. Zionsw Zuid	Paral 2.0	Nieuwe N206	NOG Boter 2.0
Natura 2000	N-depositie	-	-	-	-	-	-	-	-
	ruimtebeslag op habitatype	0	0	0	0	0	0	0	0
	geluid	- / 0	- / 0	- / 0	0	0	0	0	0
	licht	0	0	0	0	0	0	0	0
	optische effecten	0	0	0	0	0	0	0	0
	verdroging	-	-	-	0	0	0	0	0
	totaal N2000	-	-	-	- / 0	- / 0	- / 0	-	- / 0
Wnb soorten	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
Houtopstanden		-	-	-	-	-	-	-	-
NNN (buiten N2000)	ruimtebeslag	-	- / 0	-	0	-	-	-	-
	N-depositie	0	0	0	0	0	0	0	0
	Verbrakking Haattemmermeer	-	-	-	-	-	- / 0	-	- / 0
	Verstoring (geluid, licht, optisch)	- / 0	- / 0	- / 0	-	-	-	- / 0	- / 0
	barrièrewerking/versnippering	0	0	- / 0	0	0	- / 0	- / 0	- / 0
	totaal NNN	-	-	-	-	-	-	-	-
Eindscore		-	-	-	-	-	-	-	-

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

8.8 Samenvattend

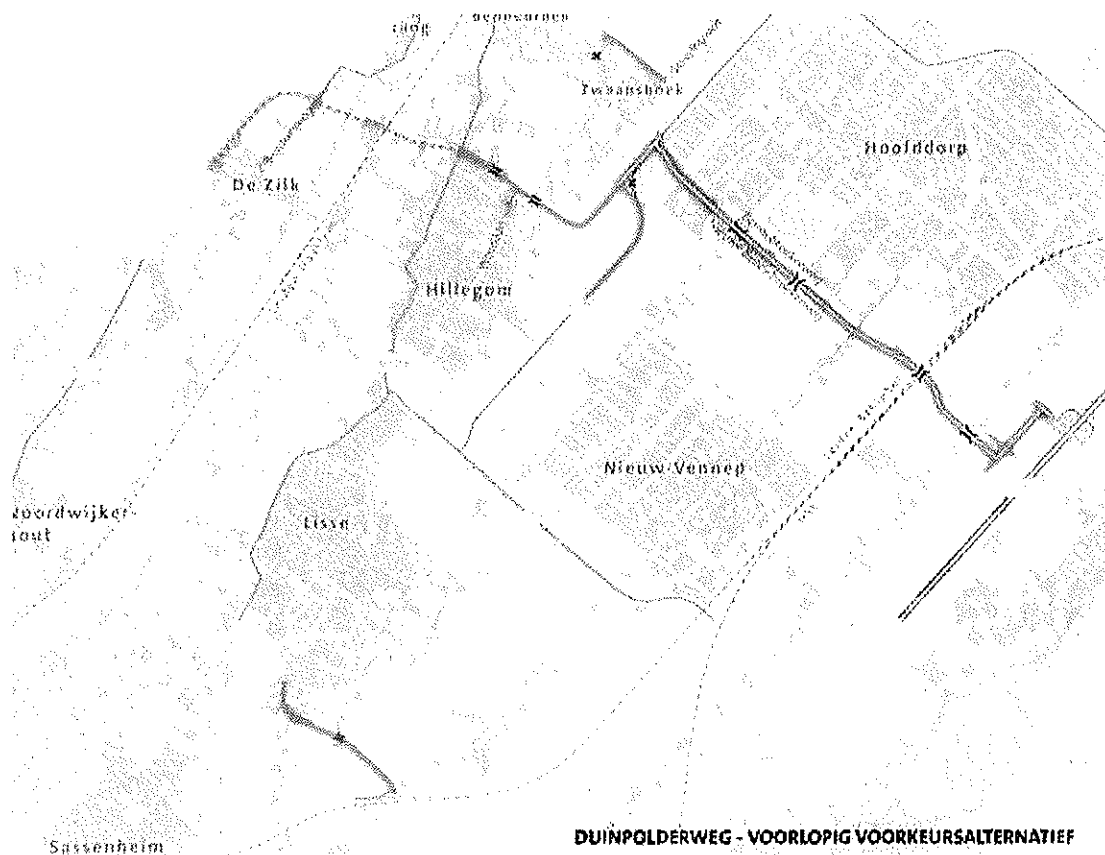
Bij de effectbeoordeling in het deelrapport Natuur worden vele aspecten behandeld, en daardoor lijkt het uitvoerig. Er is echter sprake van:

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

Op basis van bovenstaande kunnen dus vraagtekens worden gezet bij de correctheid en volledigheid van de 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%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.

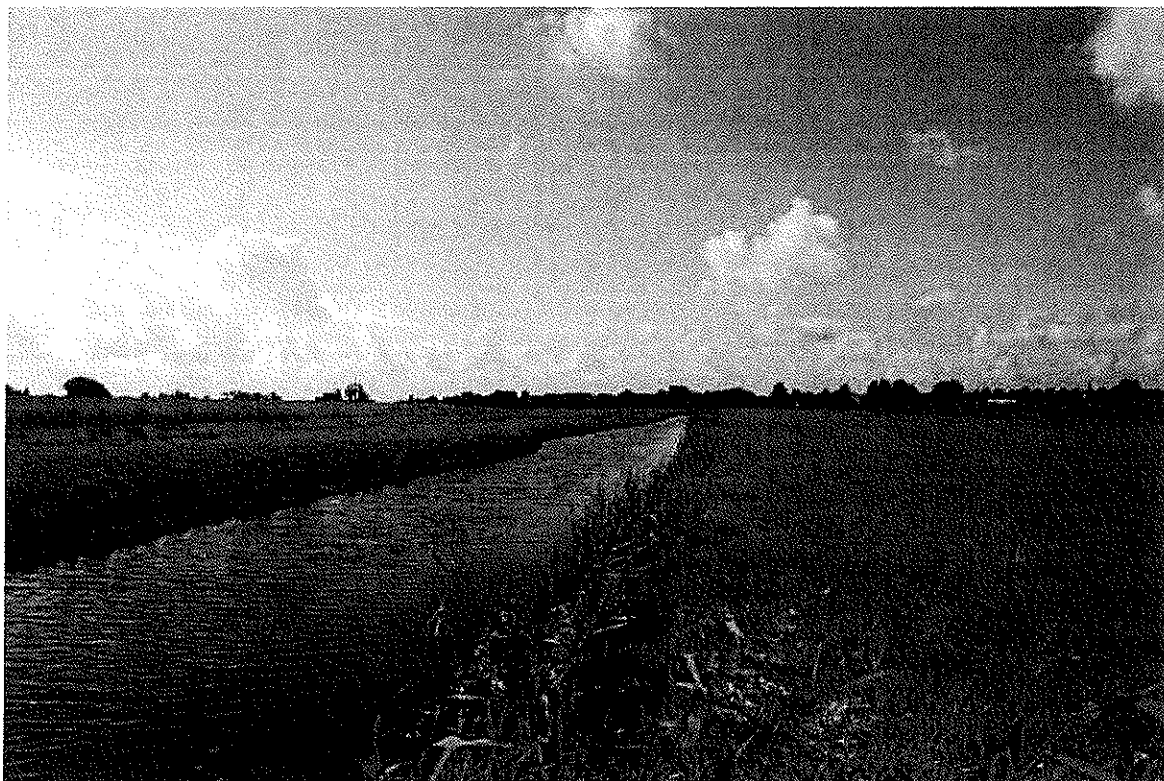
Ten onrechte wordt in het deelrapport Natuur slechts op basis van data uit de Nationale Databank Flora en Fauna, zonder goed veldonderzoek en op basis van algemene aannames een samenvattende afwegingstabel gemaakt (figuur 14). Ook zijn bepaalde deelgebieden in de regio in het deelrapport Natuur zeer 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 habitattype 2130 Grijze duinen:
<https://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/gebiedendatabase.aspx?subj=habtype n&groep=1&id=2130>
- Profiel habitattype Grijze duinen:
https://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/documenten/profielen/habitattypen/P rofiel_habitattype_2130.pdf
- Over habitattype 2160 Duindoornstruwelen:
<https://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/gebiedendatabase.aspx?subj=habtype n&groep=2&id=2160>
- Over habitattype 2180 Duinbossen:
<https://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/gebiedendatabase.aspx?subj=habtype n&groep=2&id=2180>
- Kaarten met deposities 2016:
http://www.rivm.nl/Onderwerpen/G/GCN_GDN_kaarten_2016
- Resultaten LIFE project Levende duinen in NPZK:
<https://www.natuurmonumenten.nl/resultaten-1>
- Diverse OBN-rapporten beschikbaar op:
<http://www.natuurkennis.nl/index.php?actie=pdf>
- Jaarverslag Nationaal Park Zuid-Kennemerland 2014: www.np-zuidkennemerland.nl/download/NPZUIDKENNEMERLAND06869.pdf
- Bollenstreek: <https://nl.wikipedia.org/wiki/Bollenstreek>
- Haarlemmermeerpolder: <https://nl.wikipedia.org/wiki/Haarlemmermeer>
- Bodemkaart: <http://maps.bodemdata.nl/bodemdata.nl/index.jsp>
- Wijziging Structuurvisie Ruimte Zuid-Holland: <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/ruimte/visie-ruimte/inzage-wijziging2018/>
- Gebiedsprofiel Duin- en Bollenstreek: <http://gebiedsprofielen.zuid-holland.nl/Gebiedsprofielen/website/index.html?webmap=696021b228994acda724b51739d896aa>
- Noordse woelmuis in de AWD:
<http://www.amsterdamsewaterleidingduinen.nl/uploads/1/4/0/9/14094970/natuuronderzoek-awd-maart-2017.pdf>
- Vleermuisprotocol: <http://www.vleermuisprotocol.nl/werken-aan-kwaliteit/vleermuisprotocol>
- Vleermuisprotocol en Omgevingsvergunning:
<http://www.vleermuisprotocol.nl/nieuws/201-meer-zekerheid-over-vleermuizen-voor-aanvragers-omgevingsvergunning-13-maart-2017>
- Over vogels en effecten van geluid:
https://www.sovon.nl/sites/default/files/doc/Rap_2014-19_Inschatting_verstorende_invloed_werkparken_Vliegveld_Twente_inclusief_VKA.pdf

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

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

Vogels in de polders vanaf mrt 2011 t/m december 2017	Soort	RL broedv.	RL winter/doortrek.	Weerlanerpolder Wlp	Oostelinderpolder Oep	Winterrustlaan Wri (moerasbos)	Oostelindervaart Oev	Oostduin 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 Knobbelzwaan				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 Slobeend	Kwetsbaar			X *				
23 Wintertaling *	Kwetsbaar			X (+ Ringvaart)	X (feb '17; 2 ex.)			
24 Zomertaling	Bedreigd		Kwetsbaar	X (apr '13; 1 ex.)				
25 Tafeleend *				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 (sep11; 1 ex.)
41 Kleine plevier				X * (broedsucces '17)				
42 Kievit				X *	X			X
43 Kempfaan	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 (sep11; 1 ex.)
48 Bosruiter				X (mei '17; 3 ex.)				
49 Witgat *				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 Stormmeeuw				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			Weerlanerpolder	Oosteinderpolder	Winterrustlaan	Oosteindervaart	Oostduin
Soort	RL broedv.	RL winter/doortrek.	Wlp	Oep	Wrt (moerasbos)	Oev	OD
62 Halsbandparkiet				X			X
63 IJsvogel			X	X	X		X
64 Grote bonte specht			X	X	X		X
65 Boerenzwaluw	Gevoelig		X	X			
66 Huiszwaluw	Gevoelig		X	X			
67 Graspieper	Gevoelig		X *	X			
68 Gele kwikstaart	Gevoelig		X	X			X
69 Engelse kwikstaart	Gevoelig		X (apr '13; 1 ex.)				
70 Witte kwikstaart			X	X			X
71 Winterkoning			X	X	X		X
72 Heggenmus			X	X	X		
73 Roodborst			X	X	X		X
74 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 Tijftjaf			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 Sijs *				X (BATV)	X		
100 Kleine barmstijfs							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 Weerlaner
- * 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

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

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

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

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

Naam:

[Redacted]

Organisatie:

Milieudefensie Haarlem +
4 andere N&M
organisaties

Postadres:

[Redacted] Huisnr. [Redacted]

Postcode:

[Redacted] Plaats: Haarlem

E-mailadres

[Redacted]

Telefoonnummer:

[Redacted]

Datum

18-02-2018

Zienswijze:

Geachte heer, mevrouw

Ik zond u op 16 februari al onze zienswijze. Dat ging niet via dit webformulier omdat daar maar 3 bijlagen mee kunnen worden verstuurd.

Ik kondigde daarbij al aan dat er nog een definitieve versie van de Quick scan van prof Koopmans zou volgen. Bij deze zend ik u de hele zienswijze, inclusief alle bijlagen, waaronder de definitieve Quick Scan, als ZIP file. Daardoor hoop ik geen last te hebben van de beperking van 3 bijlagen.

Vriendelijke groet,

[Redacted]
Milieudefensie Haarlem

Bijlage

55624037_3567658_ingestuurde_zienswijze2.zip

Bijlage

[Redacted]

Bijlage

[Redacted]

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 18:08:28 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
54992871_3567654_Zienswijze_op_de_Duinpolderweg.docx,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_54992871.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Gewijzigde invoer
Kenmerk	54992871
Status	Gereed
Aangemaakt	16-01-2018 11:18:21
Gewijzigd	18-02-2018 18:08:31

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer: 54992871)

Zienswijze op de Duinpolderweg

18 februari 2018

Aan de Gedeputeerde staten van Noord-Holland

Van [REDACTED] Lisse

Geachte Gedeputeerde staten van Noord Holland,

Wij zijn 'bewoners' van bovenstaand adres. We zeggen 'bewoners' tussen aanhalingstekens omdat we er niet wonen maar al ruim 30 jaar paarden houden, met heel veel plezier. We hebben op het adres een stal met 4 boxen, een 20 bij 60 buitenrijbak en een weide. Juist onlangs, 2 jaar geleden, hebben we geïnvesteerd in verbouwing van onze oude stal tot nu een stal die voldoet aan alle eisen van nu op het gebied van paardenwelzijn.

We zijn absoluut overvallen door de 'kille' brief van u, de Gedeputeerde Staten van Noord Holland, van 22 december 2017 met kenmerk 1031782/1031786. De aankondiging in de brief van het 'voorlopig voorkeurs alternatief', de ogenschijnlijk willekeurig getrokken streep door de Rooversbroekpolder en de suggestie dat dit op basis van inspraak tot stand is gekomen vinden we schokkend. Ook de vorm, een brief, voor communicatie over dit onderwerp, zonder vooraf enige ruchtbaarheid over het tracé in de Rooversbroekpolder is bij ons heel erg slecht gevallen.

Wij zijn het niet eens met het door u getekende tracé van specifiek de verbinding tussen Lisse en de A44 van het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg (Duinpolderweg zuid tracé). We geven nu de weergave van de onderdelen waar we het niet mee eens zijn, waar we het precies niet mee eens zijn en waarom.

1. Het doel van de Duinpolderweg is de bereikbaarheid in de Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer vergroten en de verkeershinder in de leefomgeving verminderen. Wij zijn van mening dat de Duinpolderweg zuid tracé geen invulling geeft aan deze doelstelling. Het genoemde tracé verbindt alleen Lisse met de A44. Alle andere dorpskernen van de Duin en Bollenstreek hebben voldoende andere, dichterbij gelegen alternatieven om de A44 te bereiken. Bewoners van Lisse gebruiken nu vooral de N208 om naar de A44 te rijden of rijden via Lisserbroek en de Lisserweg naar de A44. De Duinpolderweg zuid tracé zal de verkeershinder op deze tracés nauwelijks verminderen. Erger nog er ontstaat verkeershinder in de Rooversbroekpolder, waar deze nu nog helemaal niet is. Kortom ook op het punt 'verkeershinder in de leefomgeving verminderen' wordt de doelstelling van de Duinpolderweg zuid tracé niet gehaald. U schaadt met het gekozen zuid tracé, dat niet voldoet aan de door uzelf gekozen doelstellingen, ons en vele anderen in hun belang. De Rooversbroekpolder biedt ons en vele anderen unieke recreatieve mogelijkheden die ernstig worden aangetast door de Duinpolderweg zuid tracé.

2. Uit het lezen van het MER rapport over de Duinpolderweg wordt ons duidelijk dat aan het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg zuid tracé geen serieuze aandacht is besteed. Dat kan ook niet om genoemd tracé niet in de MER betrokken is. Het enige tracé dat in de buurt ligt van het zuid tracé is 'alternatief NOG beter 2.0' en deze volgt een andere route op de kaart. De twee alternatieven waar 'een' zuid tracé onderdeel van is zijn 'alternatief NOG beter 2.0' en 'Alternatief nieuwe N206'. In de uitkomsten van de MER, specifiek op deze twee tracés, op verkeerseffecten, effecten op de omgeving en economische effecten is niet terug te herleiden welke nu betrekking hebben op het zuid tracé. U schaaft met het gekozen zuid tracé, dat niet zorgvuldig is uitgewerkt, ons en vele anderen hun belang in de unieke recreatieve mogelijkheden die de Rooversbroekpolder ons biedt. Bij een zorgvuldige uitwerking zult u niet anders kunnen concluderen wat wij ook doen; 'dit zuid tracé mag er niet komen'.
3. In alle uw berichtgeving over de Duinpolderweg maakt u duidelijk dat alle belanghebbenden zijn gesproken. Wij staan in contact met vele belanghebbenden van het zuid tracé, we zijn naar de inloopavond in de Leeuwenhorst (23 januari) geweest en ook naar de informatieavond van de gemeente Lisse (8 februari). Het is ons duidelijk geworden dat belanghebbenden van het zuid tracé niet door u zijn gehoord. Nogmaals u schaaft ons met het gekozen zuid tracé. Wanneer u belanghebbenden zou horen en serieus zou nemen zou ook u de conclusie trekken dat het zuid tracé er niet mag komen.
4. Het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg zuid tracé kent een route die dwars door de Rooversbroekpolder gaat en deze polder dwars door midden snijdt. Wij zijn van mening dat dit het unieke karakter van de Rooversbroekpolder ernstige onherstelbare schade toebrengt. De Rooversbroekpolder herbergt nu kleinschalige bedrijvigheid en recreatie. De recreatie richt zich, en dat is uniek in de Duin en Bollenstreek, op paardenliefhebbers. Echter ook vele wandelaars en fietsers maken nu veelvuldig gebruik van de Rooversbroekdijk, Middenweg en laarzenpad. Wij houden zelf, zoals benoemd, al vele jaren paarden aan de Rooversbroekdijk en genieten net als de vele duizenden recreanten van de flora en fauna van Rooversbroekpolder en omgeving. U schaaft ons en vele andere recreatieve gebruikers van de Rooversbroekpolder ernstig in ons belang. Het zuid tracé mag er niet komen.

Uiteraard zijn wij bereid om deze zienswijze mondeling toe te lichten. Wij gaan ervan uit dat u onze zienswijze meeneemt in het verdere proces van het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg. Wij gaan er ook van uit dat u reageert op onze zienswijze. Wij vertrouwen erop dat het door u getekende tracé van specifiek de verbinding tussen Lisse en de A44 van het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg wordt teruggedraaid.

Met vriendelijke groeten,

[Redacted signature]

Te bereiken op het postadres:

[Redacted address line 1]

[Redacted address line 2]

[Redacted address line 3]

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

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

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

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

Naam:

Organisatie:

Postadres: Huisnr.

Postcode: Plaats:

E-mailadres:

Telefoonnummer:

Datum:

Zienswijze:

Geachte Gedeputeerde Staten van Noord Holland. In de bijlage bij dit webformulier vindt u onze zienswijze op het voorlopig voorkeursalternatief van de Duinpolderweg.

Met vriendelijke groet,

Bijlage

54992871_3567654_Zienswijze_op_de_Duinpolderweg.docx

Bijlage

Bijlage

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 17:19:51 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55623395_3567590_Familie_HA_van_Dongen.docx,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55623395.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55623395
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 17:19:53

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED]
(Formdesknummer: 55623395)

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

Onderwerp: zienswijze voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij dien ik namens ons gezin een zienswijze in mbt het voorlopig voorkeursalternatief. We zijn blij dat er nieuwe wegen worden aangelegd en dat dit op redelijk korte termijn ook tot uitvoering lijkt te komen. Wij wonen en werken aan de Spieringweg [REDACTED] in Zwaanshoek en ons bedrijf beslaat ook de overkant, Spieringweg [REDACTED], aan het smalle gedeelte vlak naast de waterzuivering.

Onze kinderen zitten in Bennebroek op de basisschool en de peuterspeelzaal. En wij doen onze boodschappen in Bennebroek. Wij zijn dus erg georiënteerd op Bennebroek. In het nieuwe plan wordt er een nieuwe weg aangelegd tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg, ongeveer ter hoogte van de huidige algemene begraafplaats, vanuit ons gezien aan de andere kant van het dorp. En de Bennebroekerdijk tussen de Bennebroekerbrug en de Bennebroekerweg wordt dan afgesloten voor doorgaand verkeer. Dit zal voor ons betekenen dat we altijd om moeten rijden en dat fietsen met de kinderen onmogelijk gaat worden. Dit omdat de huidige Bennebroekerweg (na de aanpassingen van afgelopen zomer) onbegaanbaar is geworden voor fietsers, vanwege de levensgevaarlijke uitstulpingen en de automobilisten die daar zeer ruim voor moeten uitwijken) en het stuk Spieringweg in ons verlengde (langs de tennisbaan naar de nieuwe weg) zo enorm veel te druk gaat worden als al het verkeer daaroverheen gaat moeten).

Tevens verwachten wij dat ons stuk Spieringweg nog drukker gaat worden. Het is hier al vele malen drukker na de aanpassingen van afgelopen zomer, maar nu zal iedereen die richting Hillegom en Beinsdorp wil, maar uit Bennebroek, Zwaanshoek of Cruquius of omgeving komt, bij ons door het smalle gedeelte van de Spieringweg moeten.

We wonen in het buitengebied, en een bepaalde mate van drukte hoort bij onze weg en daar kunnen we ons prima in vinden, maar het kan niet zo zijn dat door het afsluiten en verhinderen van verkeer op andere plekken het bij ons buitensporig druk gaat worden.

Samengevat onze bezwaren:

- Afsluiting Bennebroekerdijk, terwijl wij hier dagelijks 2 maal heen en 2 maal terug overheen rijden;
- Verkeersluw maken van de Bennebroekerweg;
- Aanleggen nieuwe weg ter hoogte van de huidige algemene begraafplaats is prima, maar onze zorg zit in de aansluiting op de Spieringweg: hiermee wordt het verlengde van de Spieringweg vele malen drukker en dus ook ons smalle stukje Spieringweg. Kan de aansluiting niet verderop gebeuren, bijvoorbeeld schuins weg naar de Bennebroekerweg?

Oplossing en conclusie:

Er komt nu eenmaal extra verkeer in onze omgeving door oa de bouw van extra woningen, maar ook door de aantrekkende economie en het toerisme. Laten we zeker extra wegen aanleggen en ook goed gaan gebruiken, maar laat ook de oude wegen bestaan en blijven gebruiken. Wat is de zin van de aanleg van nieuwe wegen, als er oudere voor worden gesloten? Laten we het verkeer met elkaar delen. Iedere weggebruiker zal de snelste weg kiezen, daar hoeven we geen wegen voor af te sluiten. Dus laten we alle wegen open houden en hierdoor de drukte verdelen.

Met 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-Jollenstreek, ook bekend als Duinpolderweg.

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

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

Naam:

Organisatie:

Postadres:

 Huisnr.

Postcode:

 Plaats:

E-mailadres

Telefoonnummer:

Datum

Zienswijze:

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij dien ik namens ons gezin een zienswijze in mbt het voorlopig voorkeursalternatief. We zijn blij dat er nieuwe wegen worden aangelegd en dat dit op redelijk korte termijn ook tot uitvoering lijkt te komen. Wij wonen en werken aan de Spieringweg [redacted] in Zwaanshoek en ons bedrijf beslaat ook de overkant, Spieringweg [redacted], aan het smalle gedeelte vlak naast de waterzuivering.

Onze kinderen zitten in Bennebroek op de basisschool en de peuterspeelzaal. En wij doen onze boodschappen in Bennebroek. Wij zijn dus erg georiënteerd op Bennebroek.

In het nieuwe plan wordt er een nieuwe weg aangelegd tussen de Bennebroekerdijk en de Spieringweg, ongeveer ter hoogte van de huidige algemene begraafplaats, vanuit ons gezien aan de andere kant van het dorp. En de Bennebroekerdijk tussen de Bennebroekerbrug en de Bennebroekerweg

wordt dan afgesloten voor doorgaand verkeer. Dit zal voor ons betekenen dat we altijd om moeten rijden en dat fietsen met de kinderen onmogelijk gaat worden. Dit omdat de huidige Bennebroekerweg (na de aanpassingen van afgelopen zomer) onbegaanbaar is geworden voor fietsers, vanwege de levensgevaarlijke uitstulpingen en de automobilisten die daar zeer ruim voor moeten uitwijken) en het stuk Spieringweg in ons verlengde (langs de tennisbaan naar de nieuwe weg) zo enorm veel te druk gaat worden als al het verkeer daaroverheen gaat moeten).

Tevens verwachten wij dat ons stuk Spieringweg nog drukker gaat worden. Het is hier al vele malen drukker na de aanpassingen van afgelopen zomer, maar nu zal iedereen die richting Hillegom en Beinsdorp wil, maar uit Bennebroek, Zwaanshoek of Cruquius of omgeving komt, bij ons door het smalle gedeelte van de Spieringweg moeten.

We wonen in het buitengebied, en een bepaalde mate van drukte hoort bij onze weg en daar kunnen we ons prima in vinden, maar het kan niet zo zijn dat door het afsluiten en verhinderen van verkeer op andere plekken het bij ons buitensporig druk gaat worden.

Samengevat onze bezwaren:

- Afsluiting Bennebroekerdijk, terwijl wij hier dagelijks 2 maal heen en 2 maal terug overheen rijden;
- Verkeersluw maken van de Bennebroekerweg;
- Aanleggen nieuwe weg ter hoogte van de huidige algemene begraafplaats is prima, maar onze zorg zit in de aansluiting op de Spieringweg: hiermee wordt het verlengde van de Spieringweg vele malen drukker en dus ook ons smalle stukje Spieringweg. Kan de aansluiting niet verderop gebeuren, bijvoorbeeld schuins weg naar de Bennebroekerweg?

Oplossing en conclusie:

Er komt nu eenmaal extra verkeer in onze omgeving door oa de bouw van extra woningen, maar ook door de aantrekkende economie en het toerisme. Laten we zeker extra wegen aanleggen en ook goed gaan gebruiken, maar laat ook de oude wegen bestaan en blijven gebruiken. Wat is de zin van de aanleg van nieuwe wegen, als er oudere voor worden gesloten? Laten we het verkeer met elkaar delen. Iedere weggebruiker zal de snelste weg kiezen, daar hoeven we geen wegen voor af te sluiten. Dus laten we alle wegen open houden en hierdoor de drukte verdelen.

Met vriendelijke groeten,

Bijlage

55623395_3567590_Familie_ [REDACTED].docx

Bijlage

[REDACTED]

Bijlage

[REDACTED]

Page I

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 17:15:52 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55623324.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55623324
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 17:15:54

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer: 55623324)

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

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

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

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

Naam:

Organisatie:

Postadres: Huisnr.

Postcode: Plaats:

E-mailadres:

Telefoonnummer:

Datum:

Zienswijze:

Bezwaren tegen huidige voorlopige
voorkeursroute Duinpolderweg,
de zienswijze:

-Onlangs is de N207 (tussen A4 en N208) verbreed van 2 naar 4 rijstroken, waardoor er een goede oost-west verbinding reeds beschikbaar is tussen de A4 tot aan de aansluiting op de N208 (Het enige knelpunt op dit moment is de brug over de Ringvaart bij Hillegom, omdat de weg hier 1 baan wordt, terwijl er een toestroom is van 2 banen vanaf de N207 en 2 banen vanaf de N205)

Voor de goede doorstroming vanuit de bollenstreek naar de A4 is het doortrekken van de N207 naar de N206 de meest logische en kosten vriendelijke keus omdat er voor het grootste deel gebruik gemaakt wordt van de reeds bestaande 4 baans N207 tot aan de A4.

Omdat er gebruik gemaakt kan worden van de bestaande 4 baans N207 zal de hinder mbt het aanleggen van een nieuwe weg grotendeels vervallen.

De Noodzaak voor het aanleggen van een

tweede oost west verbinding van de A4 naar N206 lijkt ons voor de bollenstreek totaal overbodig.

Bij de Planstudie voor het doortrekken van de Duinpolderweg naar de N206 is men uitgegaan van een verouderde situatie. (er is dus onvoldoende rekening gehouden met gewijzigde situaties die zich hebben voorgedaan na afronding van de planstudies) Op de tekeningen (huidige voorkeurstrace) staan bollenschuren weergegeven, terwijl hier in 2016 onze woning is gebouwd.

Wij hebben destijds bewust gekozen voor een plek in de natuur, met wijds uitzicht. Wij verwachten in de situatie waarin het huidige voorkeurstrace zou worden gerealiseerd, en de Duinpolder weg wordt verlengd naar de N206 :

- een ongezonde leefomgeving
- Overschrijding van de normen voor geluidshinder voor huizen in de directe omgeving van het voorkeurstrace.
- Overschrijding van de normen voor luchtvervuiling en fijnstof voor huizen in de directe omgeving van het voorkeurstrace.
- Verhoogde uitstoot van het broeikasgas CO2
- schade aan milieu
- hinder door rijbaan verlichting voor huizen in de directe omgeving
- aantasting van het kenmerkende (bollen)landschap
- ernstige aantasting van huidige uitzicht vanuit onze woning
- een aanzienlijke waardevermindering van onze grond en ons huis.
- een extreem sterke stijging van verkeerstoename door de Zilk, terwijl het doel van de Duinpolder weg is de verkeerstoename in dorpen juist terug te dringen.

Alternatief: Verbeter de aansluiting tussen de bestaande N206 en de bestaande N207. En als later blijkt dat er echt een extra verbinding nodig is, maak dan gebruik van bestaande wegen, dit is ten eerste veel goedkoper. Met het doortrekken van de N208 naar de N206 stijgen de kosten van 9 miljoen naar 28 miljoen?! Ten tweede is het beter voor het milieu en de economie, omdat het niet ten koste gaat van bollenland en natuurgebied en er geen huizen en bedrijven doorkruist worden. Verder komt het de leefbaarheid van veel streekgenoten ten goede.

Bijlage

Bijlage

'age

Page 1

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 17:23:14 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55623452.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55623452
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 17:23:16

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55623452)

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

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

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

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

Naam:

Organisatie:

Postadres: Huisnr.

Postcode: Plaats:

E-mailadres:

Telefoonnummer:

Datum:

Zienswijze:

Bij deze maak ik graag gebruik om mijn zienswijze te geven omtrent de aangewezen VoorKeursAlternatief Duinpolderweg "Zuid".

Voor zover bekend is het nut en noodzaak van een dergelijke weg niet voldoende aangetoond, in ieder geval niet voor de directe omgeving van Hillegom. Lokale problemen als die er al mochten zijn, worden kunstmatig gecreëerd, door het verkeerd afstellen van verkeerslichten en/of het onnodig lang wegen afsluiten van doorgaande wegen i.v.m. werkzaamheden en het openen van de brug voor het (plezier)vaarverkeer in de ochtend c.q. avondspits. Vandaar mijn afwijzing van deze VKA. Dit geldt ook voor de Middenvariant in de Oosteinderpolder en de NOGBeter2.0 in de Vossepolder. Het aanwijzen van één van deze drie varianten, zou getuigen van onbehoorlijk bestuur, daar je niet een dergelijke weg dwars door of langs de bebouwde kom van een dorp kan situeren of door een stukje natuurgebied, zonder zwaarwegende redenen.

Mocht er desondanks toch behoefte zijn

van een betere oost-west verbinding, dan is een verbreding van de N207 tussen de aansluiting met de N205 en de N208 incl. verbreding van de brug over de ringvaart een goed alternatief. Tevens zou deze weg dan doorgetrokken kunnen worden naar de N206.

Bijlage

Bijlage

Bijlage

From: "Formdesk Response"
<GVVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 17:11:16 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55623242.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55623242
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 17:11:18

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55623242)



Provincie
Noord-Holland

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

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

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

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

Naam:

Organisatie:

Postadres:

Huisnr.

Postcode:

Plaats:

de Zilk

E-mailadres

Telefoonnummer:

Datum

18-02-2018

Zienswijze:

Zienswijze op het voorlopig
Voorkeursalternatief Duinpolderweg

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

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

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

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

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

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

Waarom een verbinding tussen de N208 en N206?

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

- Als bewoners zien we geen nut en noodzaak voor het doortrekken van de verbinding vanaf de N208 naar de N206.
- o Een voorkeursalternatief zonder het doortrekken van de N208 naar de N206 kan de (toekomstige)

bereikbaarheidsdoelstelling afdoende invullen.

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

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

'schijnwerkelijkheid' kan worden gecreëerd.

- o Tot slot is het volstrekt onduidelijk/onzeker of de substantieel hogere kosten die gemoeid zijn met een (niet noodzakelijke) doortrekking van de N208 naar de N206 opwegen tegen de baten.

- Als bewoners zijn wij van mening dat het doortrekken van de N208 naar de N206 als

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

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

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

- o Verdere aantasting van het dorpse karakter van De Zilk

- o Toename van fijnstof, dus luchtvervuiling

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

Het voorlopige voorkeursalternatief zorgt voor onduidelijkheid!

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

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

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

(niet volwaardig) onderdeel van het
voorlopige voorkeursalternatief
Duinpolderweg

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

Advies

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

Bijlage

Bijlage

Bijlage

Page 1

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 15:57:52 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: 55621929_3567504_image.jpg,
55621929_3567505_image.jpg,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55621929.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55621929
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 15:57:55

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED]
(Formdesknummer: 55621929)

Aan de provincie Noord-Holland (t.a.v. mevr. R. Luchtenberg), en aan de provincie Zuid-Holland en de gemeente Haarlemmermeer

Zwaanshoek 17 februari 2018

Onderwerp: *Zienswijze op het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg*

Zeer geachte besturen van de provincies Noord- en Zuid-Holland en van de gemeente Haarlemmermeer,

Na deelname aan de inloopavond in De Leeuwenhorst d.d. 23 januari 2018, zijn wij als directe betrokken bewoners aan de Hanepoel tot de conclusie gekomen dat de Middenvariant absoluut onze voorkeur heeft. Deze variant biedt de beste oplossing voor de verkeersontsluiting van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, met de minste overlast voor de woonkernen zoals Zwaanshoek tegen relatief gunstige kosten.

Wij kunnen ons absoluut *niet* vinden in 'het voorlopig voorkeursalternatief' met een afsluiting van de Bennebroekerdijk voor autoverkeer ter hoogte van Zwaanshoek en de aanleg van een nieuwe noordelijke randweg, waardoor ook de Hanepoel doorsneden wordt.

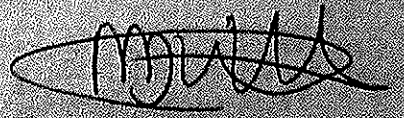
Argumenten tegen deze noordelijke randweg langs het natuurgebied, Zwaanshoek bos, zijn de volgende:

1. Planschade als gevolg van waardevermindering van ons huis dat grenst aan het Zwaanshoek bos maar na het realiseren van de noordelijke randweg niet meer of in ieder geval in veel mindere mate en mogelijk kan ook planschade optreden vanwege de niet of minder bereikbaarheid van de dan gescheiden worden van een logistiek efficiënte route. E.e.a. is met de gegevens die verstrekt zijn nog niet te bepalen;
2. Het doorsnijden van een omgeving dat in het bestemmingsplan is aangegeven als ecologisch gebied; wat de ecologische verbinding zou zijn van de waterleidingduinen via reigerbos via Zwaanshoek bos naar Boseilanden. Nu komt daar binnen 2 jaar na aanleg een 60km weg.
3. Een grotere milieubelasting door het geluid van motorvoertuigen in het – nu nog – relatief stille gebied rondom deze geplande weg en meer milieuverontreiniging als gevolg van uitstoot van NOx, CO₂ en fijnstof ter hoogte van het gebied rondom deze nieuwe weg;
4. Het huidige natuurgebied met wandel- en fietspaden wordt momenteel veel gebruikt door wandelaars met honden en veelal jongere verkeersdeelnemers wiens veiligheid in combinatie met een weg dan in veel mindere mate gegarandeerd is.

Dit voorlopig voorkeursalternatief zal tot files leiden op de Bennebroekerdijk en tot veel sluipverkeer langs de Spieringweg en de Hanepoel en is dus geen duurzame oplossing voor het verkeersprobleem.

Wij zien uit naar een besluit van uw besturen met het doel de Middenvariant en dat de afsluiting van de Bennebroekerdijk voor autoverkeer ter hoogte van Zwaanshoek en de aanleg van de noordelijke randweg komt te vervallen.

Met vriendelijke groet,


[Redacted]
[Redacted]
[Redacted] Zwaanshoek
[Redacted]

Aan de provincie Noord-Holland (t.a.v. mevr. R. Luchtenberg), en aan de provincie Zuid-Holland en de gemeente Haarlemmermeer

Zwaanshoek 17 februari 2018

Onderwerp: *Zienswijze op het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg*

Zeer geachte besturen van de provincies Noord- en Zuid-Holland en van de gemeente Haarlemmermeer,

Na deelname aan de inloopavond in De Leeuwenhorst d.d. 23 januari 2018 zijn wij als directe bewoner en als agrarisch bedrijf van Zwaanshoek tot de conclusie gekomen dat Alternatief Midden absoluut onze voorkeur heeft. Deze variant biedt de beste oplossing voor de verkeersontsluiting van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer, met de minste overlast voor de woonkernen zoals Zwaanshoek tegen relatief gunstige kosten.

Wij kunnen ons dan ook *niet* vinden in 'het voorlopig voorkeursalternatief' met een afsluiting van de Bennebroekerdijk voor autoverkeer ter hoogte van Zwaanshoek en de aanleg van een nieuwe noordelijke randweg, waardoor ook de Hanepoel doorsneden wordt.

Argumenten tegen deze noordelijke randweg langs het natuurgebied (Zwaanshoek's bos) zijn de volgende:

1. Planschade als gevolg van waardevermindering van ons huis en ons agrarisch bedrijf die nu grenst aan een natuurgebied maar na het realiseren van de weg niet meer of in ieder geval in veel mindere mate en mogelijk kan ook planschade optreden vanwege de niet of minder bereikbaarheid van ons agrarisch bedrijf die dan gescheiden wordt van een logistiek efficiënte route. Vrachtwagens en agrarische voertuigen kunnen niet de dijk op draaien.
E.e.a. is met de gegevens die verstrekt zijn nog niet te bepalen;
2. Het doorsnijden van een omgeving dat in het bestemmingsplan is aangegeven als ecologisch gebied; wat de ecologische verbinding zou zijn van de waterleidingduinen via reigerbos via Zwaanshoek's bos naar Boseilanden.
3. Een grotere milieubelasting door het geluid van motorvoertuigen in het – nu nog – relatief stille gebied rondom deze geplande weg en meer milieuverontreiniging als gevolg van uitstoot van NOx, CO₂ en fijnstof ter hoogte van het gebied rondom deze nieuwe weg;
4. Het huidige natuurgebied met wandel- en fietspaden wordt momenteel veel gebruikt door wandelaars en veelal jongere verkeersdeelnemers wiens veiligheid in combinatie met een weg dan in veel mindere mate gegarandeerd is.

Het voorlopig voorkeursalternatief zal tot files leiden op de Bennebroekerdijk en tot veel sluipverkeer langs de Spieringweg en de Hanepoel en is dus geen duurzame oplossing voor het verkeersprobleem.

Wij zien uit naar een besluit van uw besturen met het doel de 'Middenvariant' en dat de afsluiting van de Bennebroekerdijk voor autoverkeer ter hoogte van Zwaanshoek en de aanleg van een nieuwe noordelijke randweg komt te vervallen.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

[Redacted signature]

[Redacted signature] Zwaanshoek

[Redacted signature]

[Redacted signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

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

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

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

Naam:

Organisatie:

Postadres:

Huisnr.

Postcode:

Plaats:

Zwaanshoek

E-mailadres

Telefoonnummer:

Datum

18-02-2018

Zienswijze:

voorkeur Midden variant en geen noordelijke randweg bij Zwaanshoek. Zie bijgesloten brief.

Bijlage

55621929_3567504_image.jpg

Bijlage

55621929_3567505_image.jpg

Bijlage

413

Page 1

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 16:55:53 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55622957_3567565_Zienswijze_Atax_groep.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55622957.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55622957
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 16:55:56

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55622957)

A-Tax de Vries Groep
Voltstraat 9
2181HA Hillegom

 Hillegom

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

per mail info-duinpolderweg@noord-holland.nl

Datum: 14-02-2018

ZIENSWIJZE

Geachte leden van Gedeputeerde Staten,

Hierbij dienen wij een zienswijze in naar aanleiding het voorlopig voorkeursalternatief, Duinpolderweg. Wij maken nadrukkelijk bezwaar tegen het gekozen voorlopig voorkeursalternatief.

De weg zal het bedrijventerrein Horst ten Daal doorsnijden en wordt als "aandachtspunt" beschreven. De aanleg van deze weg zal veel grote gevolgen voor onze bedrijven betekenen. Zoals de weg op dit moment ingetekend staat, betekent dat bedrijventerrein Horst ten Daal in tweeën wordt gesplitst en worden er bedrijven (waaronder de bedrijven van A-Tax de Vries groep en A.de Vries) noodgedwongen te verhuizen. Geen aandachtspunt maar een serieus probleem en wel om het volgende.

Hillegom is vol en heeft dan ook geen opties om naartoe te verhuizen. Er is geen grond beschikbaar en bestaande mogelijk beschikbare gebouwen zijn te groot of te klein. Een optie om uit te wijken naar een andere gemeente is voor de bedrijven vallende onder A-Tax de Vries groep geen optie. Wij worden dan uit ons vervoersgebied gehaald wat zou betekenen dat er daardoor fors hogere kosten moeten worden gemaakt om onze cliënten te bedienen. Niet geheel onbelangrijk dient vermeld te worden dat er in onze bedrijven 475 medewerkers werkzaam zijn waarvan de meeste woonachtig zijn in ons vervoergebied.

Wij willen u er tevens op wijzen dat wij in de afgelopen 2 jaar een aantal investeringen hebben gedaan voor de lange termijn.

- Diesel tankinstallatie.
- Aardgas tankinstallatie.
- Laadplein voor elektrische voertuigen.
- Compleet ingericht autowascentrum.
- Werkplaats compleet ingericht waar wij het onderhoud aan ons wagenpark uitvoeren.
- Werkplaats inbouwstation auto elektronica.

De keuze om deze activiteiten in eigen beheer op eigen terrein te ontplooiën, komt voort uit de ligging en het ontbreken van deze voorzieningen in de omgeving. Het verhuizen van deze voorzieningen zal dan ook aanzienlijke kosten met zich meebrengen.

Voor de duidelijkheid, als vervoersbedrijf zien wij de noodzakelijkheid van een weg maar maken bezwaar tegen het voorkeursalternatief tot aan de N208 welke geen toegevoegde waarde zal hebben voor Hillegom.

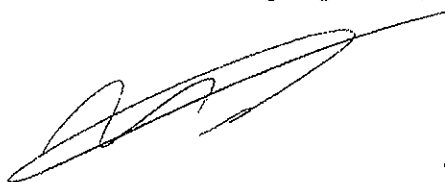
- De weg zal dwars door een zeer florierend bedrijventerrein gaan.
- Een aantal grote bedrijven zullen moeten verhuizen en verdwijnen mogelijk uit Hillegom.
- Bij vertrek uit Hillegom zullen veel werknemers van de A-Tax de Vries groep meer afstand moeten overbruggen om op het werk te komen en uiteindelijk in het vervoersgebied te komen wat voor een stijging in de kosten en een hogere belasting van het milieu betreffen.
- Geplande en noodzakelijke woningbouw in Hillegom kan niet doorgaan.
- De weg zal tevens door een natuurgebied aangelegd en zal schade toebrengen aan natuur en landschap in Hillegom

Wanneer de gemeente Hillegom haar plannen voor woningbouw uit wil gaan voeren, dan wordt de noodzaak van de weg zeker groter. Is het echter niet een aanzienlijk voordeliger en beter plan om wel een brug over de ringvaart aan te leggen, deze aan te sluiten op de oude weerlaan en de capaciteit van de N207 te vergroten door de brug over de ringvaart te verbreden? Hierdoor wordt de bereikbaarheid van Hillegom vergoot, kunnen veel mensen en bedrijven op hun plek blijven, wordt een groot stuk natuur en landschap van Hillegom wordt gespaard en kan de gemeente Haarlemmermeer haar plannen doorzetten.

Wij begrijpen een stuk algemeen belang. Maar wat de bewoners en bedrijven van Hillegom nu te wachten staat gaat wel bijzonder ver.

In afwachting van uw bericht.

Met 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-ollenstreek, ook bekend als Duinpolderweg.

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

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

Naam:

Organisatie:

Postadres: Huisnr.

Postcode: Plaats:

E-mailadres:

Telefoonnummer:

Datum:

Zienswijze:

A-Tax de Vries Groep
Voltstraat 9
2181HA Hillegom

Hillegom

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

per mail info-duinpolderweg@noord-holland.nl

Datum: 14-02-2018

ZIENSWIJZE
Geachte leden van Gedeputeerde Staten,
Hierbij dienen wij een zienswijze in naar

aanleiding het voorlopig
voorkeursalternatief, Duinpolderweg. Wij
maken nadrukkelijk bezwaar tegen het
gekozen voorlopig voorkeursalternatief.

De weg zal het bedrijventerrein Horst ten
Daal doorsnijden en wordt als
"aandachtspunt" beschreven. De aanleg
van deze weg zal veel grote gevolgen voor
onze bedrijven betekenen. Zoals de weg op
dit moment ingetekend staat, betekent dat
bedrijventerrein Horst ten Daal in tweeën
wordt gesplitst en worden er bedrijven
(waaronder de bedrijven van A-Tax de
Vries groep en A.de Vries) noodgedwongen
te verhuizen. Geen aandachtspunt maar
een serieus probleem en wel om het
volgende.

Hillegom is vol en heeft dan ook geen
opties om naartoe te verhuizen. Er is geen
grond beschikbaar en bestaande mogelijk
beschikbare gebouwen zijn te groot of te
klein. Een optie om uit te wijken naar een
andere gemeente is voor de bedrijven
vallende onder

A-Tax de Vries groep geen optie. Wij
worden dan uit ons vervoersgebied gehaald
wat zou betekenen dat er daardoor fors
hogere kosten moeten worden gemaakt om
onze cliënten te bedienen. Niet geheel
onbelangrijk dient vermeld te worden dat er
in onze bedrijven 475 medewerkers
werkzaam zijn waarvan de meeste
woonachtig zijn in ons vervoergebied.

Wij willen u er tevens op wijzen dat wij in
de afgelopen 2 jaar een aantal
investeringen hebben gedaan voor de lange
termijn.

- Diesel tankinstallatie.
- Aardgas tankinstallatie.
- Laadplein voor elektrische voertuigen.
- Compleet ingericht autowascentrum.
- Werkplaats compleet ingericht waar wij
het onderhoud aan ons wagenpark
uitvoeren.
- Werkplaats inbouwstation auto
elektronica.

De keuze om deze activiteiten in eigen
beheer op eigen terrein te ontplooien, komt
voort uit de ligging en het ontbreken van
deze voorzieningen in de omgeving. Het
verhuizen van deze voorzieningen zal dan
ook aanzienlijke kosten met zich
meebrengen.

Voor de duidelijkheid, als vervoersbedrijf
zien wij de noodzakelijkheid van een weg
maar maken bezwaar tegen het
voorkeursalternatief tot aan de N208 welke
geen toegevoegde waarde zal hebben voor
Hillegom.

- De weg zal dwars door een zeer florerend
bedrijventerrein gaan.
- Een aantal grote bedrijven zullen moeten

verhuizen en verdwijnen mogelijk uit Hillegom.

- Bij vertrek uit Hillegom zullen veel werknemers van de A-Tax de Vries groep meer afstand moeten overbruggen om op het werk te komen en uiteindelijk in het vervoersgebied te komen wat voor een stijging in de kosten en een hogere belasting van het milieu betreffen.
- Geplande en noodzakelijke woningbouw in Hillegom kan niet doorgaan.
- De weg zal tevens door een natuurgebied aangelegd en zal schade toebrengen aan natuur en landschap in Hillegom

Wanneer de gemeente Hillegom haar plannen voor woningbouw uit wil gaan voeren, dan wordt de noodzaak van de weg zeker groter. Is het echter niet een aanzienlijk voordeliger en beter plan om wel een brug over de ringvaart aan te leggen, deze aan te sluiten op de oude weerlaan en de capaciteit van de N207 te vergroten door de brug over de ringvaart te verbreden? Hierdoor wordt de bereikbaarheid van Hillegom vergoot, kunnen veel mensen en bedrijven op hun plek blijven, wordt een groot stuk natuur en landschap van Hillegom wordt gespaard en kan de gemeente Haarlemmermeer haar plannen doorzetten.

Wij begrijpen een stuk algemeen belang. Maar wat de bewoners en bedrijven van Hillegom nu te wachten staat gaat wel bijzonder ver.

In afwachting van uw bericht.
Met vriendelijke groeten,

[Redacted signature]

Bijlage

55622957_3567565_Zienswijze_Atax_groep.pdf

Bijlage

[Redacted signature]

Bijlage

[Redacted signature]

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 15:54:45 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55621852.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55621852
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 15:54:48

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] en [REDACTED]
(Formdesknummer: 55621852)

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = Invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

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

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

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

Naam:

 en

Organisatie:

Postadres:

 Huisnr.

Postcode:

 Plaats:

E-mailadres

Telefoonnummer:

Datum

Zienswijze:

Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar over het voorlopige voorkeursalternatief. Een aantal argumenten liggen aan deze zienswijze ten grondslag. Deze komen hieronder puntsgewijs aan de orde.

- Wij zijn zelf woonachtig aan de Meerlaan te Hillegom. De Meerlaan is een gebiedsontsluitingsweg die momenteel onderhevig is aan een zeer hoge verkeersdruk. De weg vormt een belangrijke oost-westverbinding binnen de Bollenstreek. Dit zorgt ervoor dat de leefbaarheid onder druk staat en de verwachting is dat dit de komende jaren alleen maar zal toenemen. Problematisch is zowel de verkeersveiligheid als de geluidsoverlast. Voor de bewoners aan de Meerlaan is het dus uiterst noodzakelijk dat er een alternatief geboden wordt voor regionaal verkeer;
- Een directe aansluiting van de Duinpolderweg naar de Meerlaan is naar onze mening een goede oplossing om het verkeer van en naar Hillegom op een goede

manier regionaal te ontsluiten. Dit vermindert namelijk de verkeersdruk op verschillende locaties in het dorp, waaronder de Meerlaan. Regionaal verkeer zal routes verkiezen zoveel mogelijk aansluiten op N-wegen, waarvoor de Duinpolderweg een goede aanvulling biedt;

- De gemeente Hillegom is voornemens om de Meerlaan verkeerskundig te herinrichten, waarbij er ingezet wordt op meer ruimte voor fietsers. Wij zijn echter van mening dat de gemeente hiermee slechts een beperkt aantal maatregelen in handen heeft, en dat daarmee de verkeersdruk niet aanzienlijk kan worden terug gedrongen. Wij sturen daarom nog steeds zeer graag aan op oplossingen op regionaal niveau, waaronder de Duinpolderweg;
- Uiteraard gaan wij mee in het standpunt van diverse partijen dat er oog moet zijn voor het sparen van natuur en landschap. Echter zijn wij ook van mening dat er een goede balans moet bestaan tussen diverse belangen. In een dichtbevolkt gebied als de Randstad is dit een precaire zoektocht. Wij zouden daarom graag zien dat er een weloverwogen beslissing wordt genomen, waarbij zowel natuur als leefbaarheid en bereikbaarheid in goede samenhang worden bekeken.

Op basis van deze argumenten geven wij aan GEEN BEZWAAR te hebben tegen de geplande aanleg van de Duinpolderweg. Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken wij u met inachtneming van deze zienswijze de aanleg van de Duinpolderweg doorgang te laten vinden. Wij gaan er vanuit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte zult houden.

Met vriendelijke groet,

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

Bijlage

Bijlage

Bijlage

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 20:44:21 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55625774.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55625774
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 20:44:24

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55625774)

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

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

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

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

Naam:

Organisatie:

Postadres: Huisnr.

Postcode: Plaats:

E-mailadres:

Telefoonnummer:

Datum:

Zienswijze:

Geachte Gedeputeerden,
Hierbij dien ik een zienswijze in naar aanleiding van de uitkomsten van de Planstudie/ Milieu Effect Rapport (MER) en het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg.

Ik maak nadrukkelijk bezwaar tegen het gekozen voorlopig voorkeursalternatief.

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

Na afweging acht u de volgende alternatieven het meest kansrijk:

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

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

- Randweg ten noorden van Zwaanshoek (NOG Beter 2.0)
 - Randweg ten zuiden van Lisse (NOG Beter 2.0)
 - Deeltracé Alternatief Zuid (gedeelte tussen N205 en N208) incl. een ruimtelijke reservering voor 2 x 2 rijstroken
- In het verlengde van het deeltracé bij Hillegom wilt u daarenboven nu al ruimte reserveren voor een wegverbinding naar de N206, conform Alternatief Zuid met een gelijkvloerse aansluiting op de Zilkerduinweg.

Gronden voor het bezwaar:

➤ Doortrekking van N208 naar N206 is niet noodzakelijk en ongewenst

Uzelf concludeert dat het "vooralsnog" niet nodig is de weg vanaf de N208 naar de N206 door te trekken. Toch wilt u de ruimte reserveren, om de weg alsnog te kunnen realiseren als "ruimtelijke en demografische ontwikkelingen" dat nodig zouden maken. Maar wie bepaalt dat? Het huidige MER - waarvan de inkt nèt droog is - toont voor de tweede keer (na het MER van 2003/2004) aan dat zo'n weg niet nodig is en grote schade toebrengt aan landbouw, natuur en landschap. Er is dus geen grondslag voor een (reservering van een ruimte voor) doortrekking van de N208 naar de N206.

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

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

➤ Bezwaar tegen het voorkeursalternatief tot aan de N208

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

Het betreft hier een bloeiend bedrijventerrein, waar de weg dwars doorheen wordt geprojecteerd: de bedrijven dienen te worden uitgekocht / een (langdurige!) onteigeningsprocedure moet worden gevolgd. Dit is een grove aantasting van de bedrijvigheid in Hillegom. Daarnaast wordt door aanleg van de weg een prachtig, pas ingericht natuur- en recreatiegebied onomkeerbaar beschadigd. Er zijn geen maatregelen mogelijk om de

aangebrachte schade aan deze veengrond teniet te doen. Bovendien sorteert aanleg van de weg sterk negatieve effecten t.a.v. grond- en oppervlaktewater, nog afgezien van de natuur, die qua flora en fauna geheel wordt vernietigd op deze plek. De inwoners en politiek van de gemeente Hillegom staan mijns inziens ook terecht op hun achterste benen vanwege keuze voor dit alternatief.

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

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

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

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

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

Van problemen naar kansen!!!!

Zeker na realisatie van extra huizenbouw in de omgeving van Beinsdorp is goede verkeersafwikkeling van en naar Hillegom over het NOG beter 2.0 alternatief ook het beste voor de Hillegomse winkeliers.

➤ Tracé Weerlaan (conform Alternatief NOG Beter 2.0) biedt de beste oplossing
Dit tracé loopt grotendeels over al bestaand asfalt (dus minder kosten!), spaart de bedrijven, ziet toe op realisatie van de noodzakelijke extra brug over de Ringvaart waar deze nodig is, laat de Vosse- en Weerlanerpolder in tact en is, zo

blijkt uit de berekeningen van RoyalHaskoningDHV, robuust genoeg om het te verwachten verkeer te kunnen verwerken. Eveneens tonen die berekeningen aan dat mogelijke geluidsoverlast te compenseren is d.m.v. de aanl.eg van stil asfalt, waardoor evt. negatieve effecten op de leefbaarheid weggenomen worden.

En? Hoe groot is het percentage van elektrisch aangedreven auto's, dus ook stillere auto's, dat straks gebruik gaat maken van welke aan te leggen verbinding dan ook?

In afwachting van uw bericht,
vriendelijke groeten,

[Redacted signature]

Bijna Bennebroek

Bijlage

Bijlage

Bijlage

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 20:50:23 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55625843_3567950_Zienswijze_op_de_resultaten_van_de_planstudie_en_het_voorlopig_voorkeursalternatief_Duinpolderweg.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55625843.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55625843
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 20:50:26

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55625843)

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] Hillegom

Provincie Noord-Holland
t.a.v. mevr. R. Luchtenburg
Postbus 3007

Hillegom, 17 februari 2018

Betreft: o.v.v. 1030959, zienswijze op de resultaten van de planstudie en het voorlopig
voorkeursalternatief 'Zuid' Duinpolderweg

Geachte mevrouw Luchtenburg,

Als bewoonster en eigenaar van de Weeresteinstraat [REDACTED] te Hillegom, heb ik kennis genomen van de keuze, die de Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland d.d. 19 december 2017 bekend hebben gemaakt, inzake het voorlopige voorkeursalternatief 'Zuid' Duinpolderweg, gebaseerd op basis van de meningen van de stuur- en adviesgroep. Hierbij dien ik tegen dit voorkeursalternatief mijn bezwaar in, waarvan u de punten onderstaand zult aantreffen.

Sinds 25 maart 2011 woon ik samen met mijn gezin met veel plezier op bovengenoemd adres. Ik heb gemerkt dat vanaf het moment dat 'we' uit de crisis raakten, ook daarmee het aantal vervoersbewegingen op de Weeresteinstraat is toegenomen. Dit heeft erin geresulteerd, dat wij steeds vaker moeite hebben onze oprit af te komen met de auto, wat soms enkele minuten kan duren. Helemaal toen onlangs de brug gesloten was bij Bennebroek, omdat ze de weg er naartoe opnieuw aan het inrichten en asfalteren waren. Hierdoor ontstond zelfs file tot ver voor onze deur, omdat vele bewoners van Bennebroek (en Heemstede) er kennelijk voor kozen via de Weeresteinstraat, ons dorp te verlaten en kennelijk niet hun voorkeur gaven aan een route via Haarlem. Niet alleen de verhoogde verkeersintensiteit is vervelend, maar ook de geluidshinder en trillingen in ons huis, die dat met zich meebrengt.

Ik ben dan ook faliekant tegen het voorlopige voorkeursalternatief 'Zuid' Duinpolderweg. Onvoorstelbaar vind ik het dat er een voorkeur wordt uitgesproken, dat fraaie woningen aan de Weeresteinstraat zal doorkruisen evenals het bedrijventerrein Horst ten Daal en de Vosse- en Weerlanerpolder.

Dit terwijl er andere opties mogelijk zijn, waarbij de bebouwde omgeving veel meer ontzien wordt. Deze voorlopige keuze verhoudt zich dan ook geenszins tot één van jullie doelstellingen: *'Verkeershinder*

in de leefomgeving verminderen'. Zonder een welwillende 'urenfabriek' als DHV Royal Haskoning in te schakelen, durf ik nu al te stellen, dat de verkeershinder in de leefomgeving aan de Weeresteinstraat en omgeving door het huidige gekozen alternatief drastisch zal toenemen.

Tegelijkertijd zal de verhoging van het aantal vervoersbewegingen direct voor onze woning (ca. 5 m van de straat naar de gevel) leiden tot veel meer geluidshinder en toename van trillingen in ons huis (nu is dit al voelbaar op de bank en soms in bed) om nog maar niet te spreken over de toename van fijnstof, wat ten koste gaat van de luchtkwaliteit en ronduit slecht is voor de mens an sich. De voornoemde negatieve effecten hebben direct nog een ander negatief gevolg en dat is de drastische waardevermindering van onze jaren'30 villa 'Helvetia'. Overigens gaat dit evenzo op voor de aanpalende (vrijstaande) woningen in de nabije omgeving.

Mijns inziens zou de voorkeur dan ook enerzijds uit moeten gaan naar de variant 'Midden', te meer zij veel beter scoort op de punten als bereikbaarheid van de omliggende dorpen, leefbaarheid, natuur en kosten. Mijn oog viel in de stukken op een ca. bedrag van € 179 mio voor de 'Midden variant', tegenover een ca. bedrag van € 258 mio voor de 'Zuid variant'. Naast de eerst genoemde punten, kunt u de kosten als bestuursorgaan toch ook niet uitvlakken? Het lijkt mij aannemelijk dat bij u bekend is, dat dit soort grote infrastructurele werken, veelal gepaard gaat met meerwerk, wat veelal gelet op de orde van grootte van het betreffende project in de miljoenen kan gaan lopen.

Daarbij lijkt het mij ook meer in de lijn der verwachting liggen, dat voor het alternatief 'Midden' wordt gekozen, omdat de nieuw aan te leggen weg, veel beter aansluit op de voorhanden en op handen zijnde woningbouw ontwikkelingen in en rondom Nieuw – Vennep, Hoofddorp en omgeving.

Anderzijds zou mijn advies zijn ook het alternatief 'Zienswijze gemeenteraad Hillegom', zeker niet af te doen. In mijn ogen zou dit de beste optie zijn, om de andere doelstelling, *'Bereikbaarheid in de Duin- en Bollenstreek, Haarlemmermeer te vergroten'*, te bewerkstelligen.

Een verdubbeling van de N207 tot aan de N208, met een verdubbeling van de Elsbroekerbrug.

Waarbij vanaf de N208 de verbinding wordt doorgetrokken naar de N206 en ter hoogte van de Ruigenhoek aansluit. Dit voorkomt ook de vele, lange jaarlijkse files gedurende de 10 weken dat de Keukenhof open is. Niet alleen ten faveure van de inwoners van de dorpen, maar ook voor de meer dan 1 miljoen (buitenlandse) toeristen, die een kijkje komen nemen in de Duin- en Bollenstreek, vanwege de Keukenhof en de bollenvelden. Bovendien is de Haarlemmermeer prima bereikbaar door middel van de N205.

Op gronden van vorenstaande verzoek ik u, mij ontvankelijk te verklaren in mijn bezwaar, mijn bezwaar gegrond te verklaren en het voorlopige voorkeursalternatief 'Zuid'Duinpolderweg van de hand te doen. Tevens behoud ik mij het recht voor dit bezwaarschrift nader aan te vullen of te wijzigen.

Met hartelijke groet,





* invoer verplicht

Naam: [REDACTED]

Organisatie: n.v.t.

Postadres: [REDACTED] Huisnr. [REDACTED]

Postcode: [REDACTED] Plaats: Hillegom

E-mailadres: [REDACTED]

Telefoonnummer: [REDACTED]

Datum: 18-02-2018

Bijlage	55625843_3567950_Zienswijze_op_de_resultaten_van_de_planstudie_en_het_voorlopig_vo
Bijlage	
Bijlage	

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 20:45:47 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55625792_3567932_visie_Duinpolderweg.docx,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55625792.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55625792
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 20:45:48

Geachte collega,

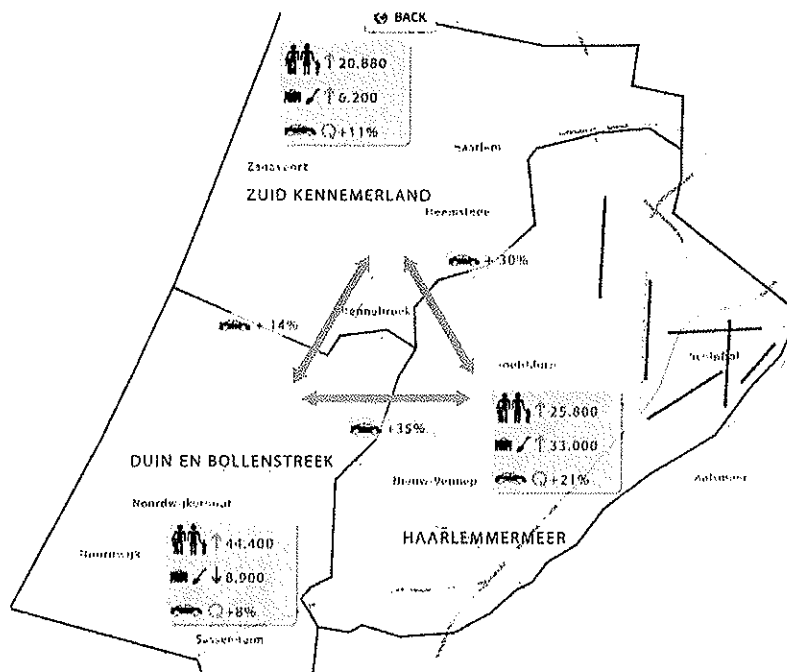
Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55625792)

De Duinpolderweg staat niet in verbinding met Haarlem en Hoofddorp.

Grootste probleem zie ik bij hoofddorp en Heemstede Haarlem.

In welke zin gaat de Duinpolder weg dit probleem oplossen?



Woonkernen:

Ik zie het probleem met name in Bennebroek:

Waarom moet de weg door Hillegom terwijl het probleem met name bij Bennebroek zit. Wat gaat men in Bennebroek aan lasten dragen om dit zogenaamde probleem op te lossen:



Doelstellingen

De opgaven en doelstellingen uit de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek (2008) en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (2013) zijn nog steeds actueel. Op verzoek van de Commissie voor de milieueffectrapportage (2013) en op verzoek van de Statencommissies van de provincie Noord-Holland en Zuid-Holland zijn eerdere doelstellingen voor het gebied aangescherpt, zodat deze meetbaar kunnen worden gemaakt. Dit leidt tot dezelfde doelstellingen, vertaald naar opgaven, die beter aansluiten bij de geactualiseerde Probleemanalyse (2016). Op hoofdlijnen kent het project twee doelstellingen:

Hoofddoelstelling 1:

Het faciliteren van de ruimtelijk-economische activiteiten en ontwikkelingen door het verbeteren van de bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer.

Hoofddoelstelling 2:

Verminderen van de verkeershinder in de leefomgeving.

Hoofddoelstelling een ga je niet oplossen d.m.v. deze weg.

Nieuw vennep en hoofddorp blijven de drie merenweg gebruiken waar Hillegom Lisse en Bennebroek bestaande routes blijft benutten.

Doelstelling 2

De duinpolder weg zal de verkeershinder voor de mensen in Hillegom laten toenemen aangezien dit een aanzuigende werking gaat hebben.

Opties:

Alternatief midden, Hillegomse zienswijze alternatief 2.0 Lijken mij de meest logische opties:

1) Hillegomse zienswijze:

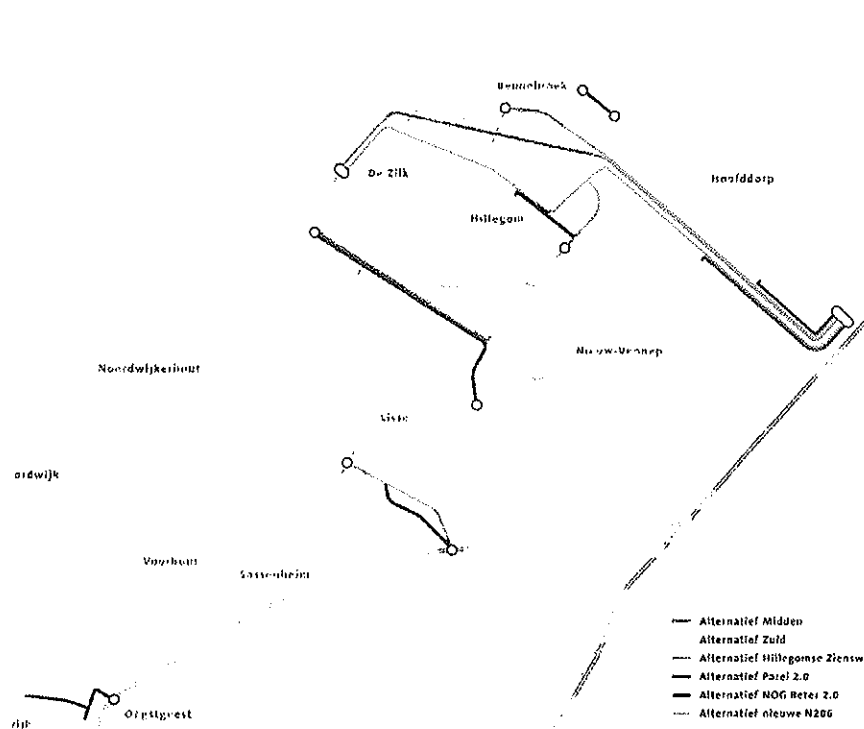
Sluit mooi aan op bestaande trajecten, perfect voor de ontsluiting bennebroek hoofddorp.

2) Alternatief parel 2.0

Sluit goed aan op bestaande infrastructuur en sluit aan naar Hoofddorp Nieuw vennep en Lisse.

3) Alternatief midden

-> onder het mom gedeelde smart is halve smart. Laat Bennebroek ook maar bijdrage leveren in de oplossing voor hun ontsluiting.



Toets op doelbereik en verkeersalternatieven

Gedurende de informatie avond in Noordwijkerhout werd mij duidelijk dat het project voor het projectteam niet meer duidelijk is.

- 1) Analyse op basis van heel veel onduidelijke aannames,
- 2) Analyses zijn niet gewogen. Met andere woorden de analyses worden niet op belangrijkheid getoetst. Hierdoor krijg je geen reëel beeld.
- 3) Projectleden zijn door de duur van het traject regelmatig losgekoppeld geweest van het project of andere projecten gaan doen waardoor het daadwerkelijk doel uit ogen is geraakt.

Samenvatting planstudie Duinpolderweg

Leefmilieu

De weg komt een stukje van onze achtertuin vandaan: Hoe verbeterd dit voor mij of voor veel Hillegommers het leefmilieu. Plan rood oranje en geel zal voor veel hinder en een verslechtering in hillegom zorgen.

Natuur

Ruimtelijke kwaliteit

Idem

Economisch effect & kosten en baten

Hier refereer ik graag naar eerder genoemde punten:

Een kosten baten analyse kan je pas maken zodra je zaken duidelijk hebt.

Er is geen weging meegenomen in de analyses, tunnels bruggen of zelfs complete aansluitingen ontbreken nog. Op basis van welke grond kan je de kosten en baten bepalen.

	Nulatematief	1. Midden	2. Zuid	3. Hillegomse Zienswijze	4. Parel 2.0	5. Nieuwe N206	6. NOG beter 2.0
Doelstelling bereikbaarheid (Hoog)		+	+	+	-/0	+	-/0
Doelstelling bereikbaarheid (Laag)	0	+	+	+	+	+	+
Doelstelling kwetsbare wegen (Hoog)		+	+	0	-	0	+
Doelstelling kwetsbare wegen (Laag)		+	+	0	0	+	+
Leefmilieu		0	0	0	0	0	0
Natuur				-	-/0		0
Ruimtelijke kwaliteit		-	-	-	-/0	-/0	0
Bodem en water					-	-	-/0
Landbouw						-/0	0
Economie		++	++	+	0	0/+	0/+
KBA scenario Hoog		1,8	1,4	1,2	0,6	1,2	1,5
KBA scenario Laag		1,3	1,0	0,9	0,4	0,8	1,1

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

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

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

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

Naam:

Organisatie:

Postadres: Huisnr.

Postcode: Plaats:

E-mailadres:

Telefoonnummer:

Datum:

Zienswijze:

Ik ben op verschillende bijeenkomsten geweest en vond de projectorganisatie bedroevend en weinig professioneel. Geen van de mensen nam ownership of wist waarom het project tot stand gekomen was. Aangezien ik heb begrepen dat er hoe dan ook een weg gaat komen kies ik uit de opties. Mijn voorkeur is het doortrekken van de N206 rechtstreeks op de N207. Indien dit niet mogelijk is blijft er nog een optie open die het minst slecht is: variant midden. Bennebroek heeft dan ook maximale ontsluiting zonder hiervoor eerst door Hillegom te moeten. Als bewoner van het dorp hebben wij over de weerlaan reeds voldoende overlast van verkeer en fijnstof.

Bijlage:

Bijlage:

Bijlage:

From: "Formdesk Response"
<VGVBV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 20:42:52 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55625753_3567926_Zienswijze_Duinpolderweg_A.H.C._Otte_en_M.C.J._Bultink.pdf,55625753_3567927_Zienswijze_CHG_Duin-en_Bollenstreek_Duinpolderweg_15-02-2018.pdf,55625753_3567928_Raamposter_Duinpolderweg_Nee.jpg,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55625753.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55625753
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 20:42:55

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:

Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] en [REDACTED]
(Formdesknummer: 55625753)

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

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

Hillegom, 17 februari 2018

Hierbij sturen wij u onze zienswijze over de planstudie Duinpolderweg en het voorlopig voorkeursalternatief van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en Zuid-Holland. Wij zijn van mening dat de aanleg van één weg benoorden Hillegom onnodig en onwenselijk is en niet opweegt tegen de landschappelijke schade en ongewenste gevolgen heeft voor het karakter en de toekomst van de Duin- en Bollenstreek. Ook hebben wij bezwaar tegen de manier waarop de procedure is en wordt gevolgd. Zie onderstaande toelichting.

Onzorgvuldige procedures bij advisering en besluitvorming

De advies- en besluitvormingsprocedure is buitengewoon mistig, niet democratisch en vertoont meerdere procedurele en bestuurlijke missers.

- Het hele proces speelt zich in beslotenheid af. Alle vergaderingen van Stuurgroep en Adviesgroep waren geheim en de leden ervan mochten tijdens het adviesproces niets terugkoppelen met hun achterban. Hierdoor heeft zich het hele adviesproces zich buiten het blikveld van de Hillegommers afgespeeld. Gemeenteraadsleden hebben hierdoor hun controlerende taak onvoldoende kunnen uitoefenen.
- Er is na het verschijnen van het zeer dikke MER-rapport in november 2017 veel te weinig tijd geweest om de stukken te bestuderen en de conclusies daarvan in de regio te bespreken, voordat in december 2017 GS op advies van Stuurgroep en Adviesgroep het voorkeurs tracé bepaalden. Amper een maand tijd voor dit belangrijke en verstrekkende besluit is veel te kort.
- De tekstborden die tijdens de inloopavond in januari 2018 aan de wanden hingen, bevatten versimpelde informatie uit het MER-rapport, die op manipulatieve wijze werd verwoord.

Onevenwichtige samenstelling Adviesgroep

- De samenstelling van de Adviesgroep is zeer onevenwichtig geweest. In de Adviesgroep zitten vier partijen namens het regionaal bedrijfsleven (transport, logistiek, ondernemers), vier dorpsraden van Noord-Hollandse dorpen aan de Ringvaart en Vogelenzang, een deelnemer namens de agrariërs in de regio en het Platform NOG Beter, waarin acht organisaties met één stem in de Adviesgroep vertegenwoordigd zijn.
- Van de tien deelnemende groeperingen in de Adviesgroep is er niet één specifiek op Hillegom gericht. Hierdoor is de vertegenwoordiging van Hillegomse deskundigen en betrokkenen veel te mager geweest, terwijl juist alle varianten op Hillegoms grondgebied zijn gekozen.

- In de Adviesgroep zijn geen organisaties op het gebied van het cultuurhistorisch landschap vertegenwoordigd geweest, zoals de historische stichting Vrienden van Oud Hillegom en het CultuurHistorisch Genootschap Duin- en Bollenstreek.

Onzorgvuldigheid bij de keuze uit de 7 varianten

- Uit de 7 varianten die in het MER-rapport zijn onderzocht zijn 2 nieuwe varianten samengesteld. Deze zijn in elkaar geknutseld uit onderdelen waarnaar MER-onderzoek is gedaan, maar de ontstane varianten zelf zijn nooit onderzocht op hun effecten en een cijfermatige beoordeling van de twee varianten ontbreekt.
- De 'gevoeligheidsanalyse' die vervolgens op deze twee varianten is losgelaten, heeft het hele afwegingsproces subjectief en oncontroleerbaar gemaakt.
- Er is op geen enkele manier duidelijk gemaakt waarom de variant NOG Beter, die op veel fronten als een van de beste varianten uit de bus komt, geen serieuze kans heeft gekregen. Zowel de Adviesgroep als de gedeputeerden hebben feitelijk alleen de Middenvariant en de Zuidvariant als keuzemogelijkheid gekregen. Deze Zuidvariant wijkt bovendien af van het Voorkeurstracé van de Ambtelijke Projectgroep.
- De variant NOG Beter 2.0 scoort goed als oplossing voor de verkeersproblemen, terwijl de schade voor landschap en cultuurhistorie, behoud van bollengrond etc. het kleinst is.
- Tijdens de inloopavond was over de variant NOG Beter 2.0 nauwelijks informatie te vinden.

Geen nut en noodzaak

- De argumentatie voor de aanleg van deze nieuwe weg in het noorden van de Bollenstreek verschuift voortdurend. Aanvankelijk was de Noordelijke Ontsluiting Greenport vooral een wens vanuit de bloembollen- en transportsector voor een betere oost-westverbinding naar de snelweg, maar gaandeweg zijn de argumenten verschoven. Nu wordt om nieuwe wegen gevraagd voor het bevorderen van de doorstroming op de doorgaande wegen in de Bollenstreek en Haarlemmermeer én voor het ontlasten van dorpen langs de Ringvaart.
- Dit maakt meteen al duidelijk dat het hier gaat om vele lokale en regionale problemen, die vaak beter met lokale maatregelen kunnen worden opgelost en waarvoor een weg ten noorden van Hillegom niet de oplossing is. De oost-westverbindingen tussen N206 en N208 kunnen verbeterd worden door aanpassing van de 's Gravendamseweg, de Delfweg en de Beeklaan-Wilhelminalaan.
- De doorstroming op de N208 is sinds de herinrichting van de weg in Hillegom flink afgenomen. Doordat de weg erg versmald is, is er geen ruimte om langs elkaar heen te gaan. Inparkerende auto's langs de Leidsestraat houden het doorgaande verkeer op. Fietsende scholieren, die voorrang hebben op de rotondes in de Van den Endelaan zorgen in de spits voor een file op de N208. Dit levert nieuwe problemen in de doorstroming op.
- De bestaande oost-west-verbindingen over de Ringvaart (Meerweg, Venneperweg, Kanaalstraat) zijn in de afgelopen jaren al verkeersluw gemaakt door 30 km zones, eenrichtingsverkeer of een verbod voor vrachtverkeer over de bruggen in Lisse en Bennebroek. Het gevolg daarvan is dat het daardoor juist drukker geworden is op de N208.
- Niet alleen in de Bollenstreek, ook in Haarlem, Heemstede en Bennebroek ontbreekt het aan goede oost-west-verbindingen. Bestaande verbindingen worden onbruikbaar gemaakt; van de Oude Bennebroekerweg is een flessenhals gemaakt; de Ringdijk richting Cruquius en Kruisweg

loopt ineens dwars door de meubelboulevard en de oude route van Zandvoort naar De Zilk is niet meer te vinden doordat de gemeente Bloemendaal de borden Den Haag heeft weggehaald.

Openbaar vervoer is niet betrokken bij de plannen

- In het hele plan wordt alleen gedacht aan de aanleg van wegen en is het openbaar vervoer volkomen onderbelicht gebleven. Dit is een gemiste kans, want juist op het gebied van openbaar vervoer in de Bollenstreek valt enorm veel te verbeteren.
- Ook bij de buslijnen zijn de oost-westverbindingen tussen Bollenstreek en Haarlemmermeer onvoldoende. De reistijd is te lang en het aantal overstaps te groot. Buslijnen en treinverbindingen sluiten onvoldoende op elkaar aan. Er zijn geen goede busverbindingen naar de ziekenhuizen in Haarlem, Hoofddorp en Heemstede.
- Juist de samenhang in oplossingen voor het wegverkeer en het openbaar vervoer kan de gewenste mobiliteit bevorderen, in plaats alleen aan autoverkeer te denken.

Zowel het Voorkeustracé (Zuidvariant) als de Middenvariant zijn schadelijk

- Het door GS gekozen Voorkeustracé (Zuidvariant) is slecht voor de gemeente Hillegom vanwege het doorsnijden van het bestaande industrieterrein Horstendaal, de sloop van bedrijven daar, het doorsnijden van het recreatiegebied Weerlanerpolder, het afsnijden van Hillegom-Noord van de rest van het dorp, de sloop van woonhuizen op de Weeresteinstraat en de verkeerssituatie die daar ontstaat, met een rotonde en splitsing of kruising vlak bij elkaar.
 - De Middenvariant is voor Hillegom en de Bollenstreek echter nog veel slechter! De schade aan cultuurhistorie, landschap, bollenvelden, openheid, landelijkheid, mogelijkheden voor recreatie en toerisme zijn enorm.
 - De landschappelijke schade voor de Oosteinderpolder met haar vele cultuurhistorisch waardevolle elementen is groot. Dit betreft zowel weilanden als eersteklas bollengronden ten westen en oosten van de Zandlaan.
 - Als er een weg direct ten noorden van de Oosteindervaart komt te lopen, wordt de beleving van de openheid van de Oosteinderpolder vanaf de Oosteinderlaan ernstig aangetast. Fietzers op de Oosteinderlaan kunnen niet meer van het polderlandschap genieten.
 - Het slagenlandschap in de Oosteinderpolder, dat dateert uit de vroege 16^{de} eeuw, is nog onaangetast. De noord-zuid slingerende Leeck of Molensloot, die uitkomt in de Oosteindervaart, wordt onherstelbaar vernield.
 - Ook de Weerlanerpolder had tot voor kort een middeleeuws slagenlandschap, maar de cultuurhistorische waarde daarvan is grotendeels verdwenen door de aanleg van de recreatiepaden daar, de verlegging van het slotenpatroon en de bouw van een manege in de polder. De cultuurhistorische waarde van de Oosteinderpolder is groot.
 - De waarde van het noordelijk deel van de Weerlanerpolder en van de Oosteinderpolder voor vogels is groot. Het is van groot belang dat beide polders bij elkaar blijven en niet door een verkeersweg worden doorsneden.
- (NB Zie voor een uitgebreidere toelichting over de schade aan natuur en landschap en aan de cultuurhistorie de zienswijze van het CultuurHistorisch Genootschap Duin- en Bollenstreek de de zienswijze van de Vereniging Behoud De polders, die wij onderschrijven.)

Doortrekking Middenvariant naar het westen levert veel schade op

- Nut en noodzaak van de aanleg van een weg tussen de N206 en de N208 zijn ook in dit MER-onderzoek niet aangetoond. Planologische reservering van ruimte voor deze weg wijzen wij daarom af.
- Bij doortrekking naar het westen is de schade op het gebied van landschap en cultuurhistorie enorm. Dat geldt voor de Zuidvariant, maar helemaal voor de Middenvariant. Het landelijk gebied ten noorden van Hillegom zal hierdoor onherstelbaar veranderen:
- In de omgeving van de Pastoorlaan, 1^e Loosterweg en Nieuweweg, Leidsevaart en Zilkerduinweg worden eersteklas bollengronden doorsneden en minder of geheel onbruikbaar gemaakt voor rendabele bloembollenteelt.
- Aanleg van deze weg gaat ten koste van circa 100 hectare eersteklas bollengronden, die in de Bollenstreek niet gecompenseerd kunnen worden zonder dat daar andere landschappen voor moeten worden opgeofferd. De Bollenstreek heeft immers afspraken gemaakt om de ondergrens van het bollenareaal (2625 hectare eersteklas zandgrond in de Bollenstreek) intact te houden.
- Het landelijke karakter van de Noorder Leidsevaart, Margrietenlaan en Bartenbrug verandert ingrijpend, terwijl nu juist voor dit gebied initiatieven in regioverband (Gebiedsprogramma Bloeiende Bollenstreek) worden ontwikkeld om de omgeving van de trekvaart tussen Noordwijk en Haarlem een recreatieve impuls te geven.
- De laatste restanten van het binnenduin in de Bollenstreek lopen gevaar of worden aangetast. Dit geldt voor het hoge duin bij het kruispunt Margrietenlaan-Nieuweweg en voor het Lokhorsterduin en de Tiltenberg. De beleving van deze gebieden wordt ernstig aangetast.
- De Middenvariant staat zelfs om de Tiltenberg heen gepland, dwars door het ongerepte bollengebied aan de rand van de duinen, waarvan de 'steilrand' van de afzanding cultuurhistorisch waardevol is.

Al deze elementen staan vermeld in de provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Zuid-Holland en in de Cultuurhistorische Atlas Duin- en Bollenstreek.

Gevaar voor verstedelijking

- De locatie waar de Duinpolderweg vanuit het oosten uitkomt op de N208 is van cruciaal belang voor de gevolgen aan de westkant van de N208. Hoe noordelijker dat is, des te groter is de landschappelijke schade en des te meer bollengrond wordt aangetast en onbruikbaar gemaakt.
- Deze omleidingsweg, die De Zilk en Hillegom omsluit, vormt een ring, waarvan het binnengebied grote kans loopt te worden volgebouwd. Bloembollenbedrijven zullen zich op de versnipperde en lastig bereikbare restanten bollengrond alleen met grote moeite in stand kunnen houden. Als zij de handdoek in de ring gooien, grijpen projectontwikkelaars hun kans en worden de bollenvelden in snel tempo volgebouwd, onder druk van de verstedelijking vanuit Haarlemmermeer en de Metropoolregio Amsterdam.
 - Dan verdwijnen de bollenvelden ten noorden van Hillegom en De Zilk en dat is funest voor de bloembollenteelt, het toerisme en het gehele bollencomplex in de Bollenstreek. Hoe groter de ring is die een mogelijk doorgetrokken wegtracé om Hillegom maakt, hoe slechter dit uitpakt.
 - De Middenvariant maakt de weg vrij voor een bouwlocatie van De Zilk tot de Ringvaart, met het Stedenbaanstation Hillegom in het midden. Dan ontstaat alsnog de Bollenstad die we al sinds de jaren '90 bestrijden.

- Dit gevaar is niet ondenkbeeldig. In de *Nota Voorkeursalternatief* (p. 32 en 40) stellen GS van Noord- en Zuid-Holland: "In de gedeeltelijke uitvoering wordt geen volledige verbinding gecreëerd tussen de N206 en de Haarlemmermeer. In de toekomst kan die verbinding echter door economische en demografische groei in de regio wel nodig zijn."
- Waarom twee extra provinciale wegen in oost-west-richting aanleggen, een ten noorden van Hillegom en een ten zuiden van Lisse, terwijl al een provinciale weg ligt: de N207? Drie provinciale wegen in oost-westrichting op slechts 4 km van elkaar: dat zijn geen provinciale wegen meer: dat zijn wijkontsluitingswegen voor een stedelijke omgeving in het gebied Bollenstreek-Haarlemmermeer!
- Verstedelijking zal grote gevolgen hebben voor landschap, cultuurhistorie, identiteit, recreatie en toerisme en de leefbaarheid in de Duin- en Bollenstreek.

Conclusies en standpunt

- * Wij zijn voorstander van de verbreding van de N207, van de aansluiting van Lisse naar Lissersbroek en de omleiding bij Zwaanshoek. Wij pleiten ervoor eerst het effect van deze maatregelen te zien en daarna te bekijken wat dan in Hillegom nog meer nodig is.
- * Mocht dat toch nodig zijn, dan wijzen wij zowel het Voorkeurstracé (Zuidvariant) als de Middenvariant af. Onze voorkeur gaat uit naar de variant NOG Beter 2.0 (de Weerlaan doortrekken naar de N205) omdat die voor landschap, cultuurhistorie, landbouw en toerisme veruit de minst schadelijke variant is en de minste kans biedt op verstedelijking van de streek.
- * Doortrekken van de Weerlaan biedt bedrijven op Hort ten Daal een directe verbinding naar de N205. Dan hoeven zij niet langer door Hillegom naar de N207 te rijden.
- * Bij doortrekking van de Weerlaan pleiten wij voor een verdiepte aanleg en een aquaduct onder de Ringvaart, om de geluid- en milieuoverlast voor omwonenden te verminderen.
- * Wij willen een integrale toekomstvisie op wegverkeer en openbaar vervoer voor de gehele Bollenstreek en Haarlemmermeer. De doorgetrokken Weerlaan kan b.v. ook dienen voor een busverbinding van station Hillegom naar Hoofddorp.
- * Wij wijzen iedere doortrekking van de weg naar het westen af omdat nut en noodzaak hiervoor niet zijn aangetoond en verzetten ons tegen ruimtelijk reservering hiervoor.

Wij verwijzen u verder naar de volgende zienswijzen die wij onderschrijven:

- * *Zienswijze van het CultuurHistorisch Genootschap Duin- en Bollenstreek*, 15 februari 2018.
- * *Zienswijze van de Vereniging Behoud De Polders*, februari 2018.

Met vriendelijke groet,





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 voorkeustracé (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 Tillenbergh" genoemd, maar het gebied de Tiltenberg is een niet-afgegraven deel van het duinbos op de strandwal, dat door de onderzoekers niet als zodanig is herkend.

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



Landschappelijke effecten van de Zuidvariant

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

Landschappelijke effecten van de Middenvariant

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

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

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

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

Effecten voor natuur, flora en fauna

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

Wat betreft de aanwezigheid van vogels bevreemdt het ons dat de Weerlanerpolder wél als belangrijk weidevogelgebied wordt aangemerkt, terwijl dat niet het geval is voor de Oosteinderpolder. Dit heeft consequenties voor de tabel over het ruimtebeslag op weidevogelgrasland (p. 200), waarin geconstateerd wordt dat de Zuidvariant voor het weidevogelareaal slechter uitpakt dan de Middenvariant. Die conclusie is volgens ons onjuist. Verder missen wij in de rapportage bij de vogels de specifieke bollenvogels, zoals de 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 gemoeid is. Bovendien brengt doorsnijding van percelen altijd verrommeling met zich mee.



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

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

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

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, Pastoorsslaan en 1^e Loosterweg. Hierdoor wordt de landschappelijke uitstraling van bestaande routes in het bollenlandschap ernstig aangetast. Dit zal negatieve effecten hebben op recreatie en toerisme.

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

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

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

Maatschappelijke Kosten-Baten-Analyse (MKBA)

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

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

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

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

E. Verstedelijking

Karakter van de Bollenstreek

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

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

Geen Bollenstad!

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

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

Feit is dat projectontwikkelaars in de afgelopen decennia vele hectares bollengrond in handen hebben gekregen en dat zij hun kans afwachten totdat zij deze gronden kunnen benutten.

Hoe groter de ring is die de Duinpolderweg door de Bollenstreek trekt, hoe meer bollenland er binnen deze ring ligt dat voor de agrarische sector onrendabel wordt. Des te groter is dan de kans dat dit uiteindelijk leidt tot verdere verstedelijking van de Bollenstreek.

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

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

F. Voorkeur CHG

NOG Beter 2.0

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

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

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

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

Voordelen van de variant NOG Beter 2.0

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

Samenvattend standpunt CHG

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

Met vriendelijke groet,

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

Alfred Pop, voorzitter





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

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

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

1. De veenweidegebieden in de Oosteinderpolder en Weerlanerpolder

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

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

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

3. In het zanderijgebied ten westen van de N208 is de strandwal eveneens in de 19^{de} eeuw afgegraven ten behoeve van de tuinbouw en bollenteelt. Dit zanderijlandschap strekt zich uit van de Weeresteinstraat en Haarlemmerstraat tot aan de 1^e Loosterweg. Het hoogteverschil tussen de bollenvelden bij de Nieuweweg geeft goed aan hoe hoog de strandwal oorspronkelijk was en hoeveel meter de strandwal is afgegraven. Deze steilrand is zeer waardevol.

Op de driesprong 1^e Loosterweg-Margrietelaan-Nieuweweg is nog een restant van het duin aanwezig. Ook dit zanderijlandschap heeft zanderijsloten en op sommige plaatsen staan hagen, die kenmerkend zijn 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.

A ZUID-HOLLANDS GEDEELTE ZUID-HOLLAND PART



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

LEGENDA LEGEND

W STRANDWALLENLANDSCHAP BEACH-BANK LANDSCAPE

Ww STRANDWALGRONDEN BEACH-BANK SOILS

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

Wa ZANDERIJGRONDEN EXCAVATED BEACH-BANK SOILS

- Wa1 kalkrijke zanderijgrond
calcareous excavated beach-bank soil
- Wa2 kalkhoudende zanderijgrond
slightly calcareous excavated beach-bank soil
- Wa3 kalkhoudende zanderijgrond met doorgeplitte klei
slightly calcareous excavated beach-bank soil with clay disturbed by treble digging
- Wa4 kalkloze zanderijgrond
non-calcareous excavated beach-bank soil
- Wa5 kalkloze zanderijgrond met doorgeplitte klei
non-calcareous excavated beach-bank soil with clay disturbed by treble digging

Wv STRANDVLAKTE-ZANDGRONDEN BEACH-PLAIN SAND SOILS

- Wv1 strandvlakte-zandgrond, dikker dan 1 m op veen
beach-plain sand soil, deeper than 1 m overlying peat
- Wv2 strandvlakte-zandgrond, dunner dan 1 m op veen
beach-plain sand soil, less than 1 m overlying peat
- Wv2a verdroogde strandvlakte-zandgrond, dunner dan 1 m op veen
desiccated beach-plain sand soil, less than 1 m overlying peat
- Wv3 strandvlakte-zandgrond, dunner dan 1 m op klei (op veen)
beach-plain sand soil, less than 1 m overlying clay (on peat)
- Wv4 slijthoudende strandvlakte-zandgrond, dunner dan 1 m op veen
slightly silty beach-plain sand soil, less than 1 m overlying peat
- Wv5 slijthoudende strandvlakte-zandgrond, dunner dan 1 m op klei (op veen)
slightly silty beach-plain sand soil, less than 1 m overlying clay (on peat)

D1 KALKRIJKE DUINZANDGRONDEN CALCAREOUS DUNE-SAND SOILS

- D1a vochtige kalkrijke duinzandgrond
moist calcareous dune-sand soil
- D1b vochtige, kalkrijke duinzandgrond, dunner dan 1 m op klei
moist calcareous dune-sand soil, less than 1 m overlying clay
- D1c droge kalkrijke duinzandgrond, dunner dan 1 m op klei
dry calcareous dune-sand soil, less than 1 m overlying clay

D2 KALKLOZE DUINZANDGRONDEN NON-CALCAREOUS DUNE-SAND SOILS

- D2a vochtige kalkloze duinzandgrond
moist non-calcareous dune-sand soil
- D2b droge kalkloze duinzandgrond
dry non-calcareous dune-sand soil
- D2c vochtige kalkloze duinzandgrond, dunner dan 1 m op veen
moist non-calcareous dune-sand soil, less than 1 m overlying peat
- D2d vochtige slijthoudende kalkloze duinzandgrond
moist slightly silty non-calcareous dune-sand soil
- D2e droge slijthoudende kalkloze duinzandgrond
dry slightly silty non-calcareous dune-sand soil

P1 GRONDEN VAN DE DROOGMAKERIJEN RECLAIMED LAKE-BOTTOM SOILS

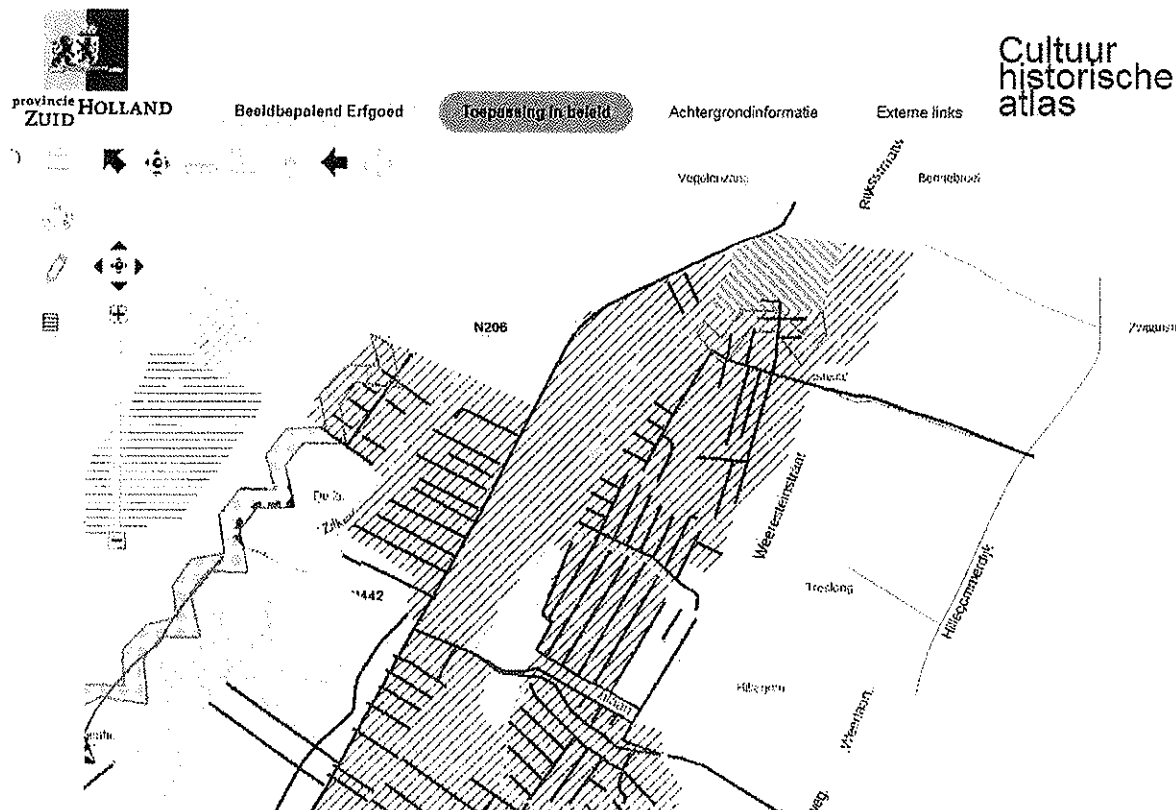
P2 OUDE ZEEKLEI-GRONDEN OLD SEA-CLAY SOILS

- P2a kalkarme oude zeeleigegrond met een dek van veen
non-calcareous old sea-clay soil underlying sandy peat

B BIJZONDERE ONDERSCHIEDINGEN SPECIAL FEATURES

- B4 opgebaggerde grond
soil raised by silt
- B5 uitgeklede grond
soil from which the clay has been excavated
- B6 omgespaten grond
soil reworked by suction dredging
- B7 diepgedolven grond
treble dug soil
- B8 uitgaveende en ingevaren grond
soil consisting of dune-sand replacing excavated peat





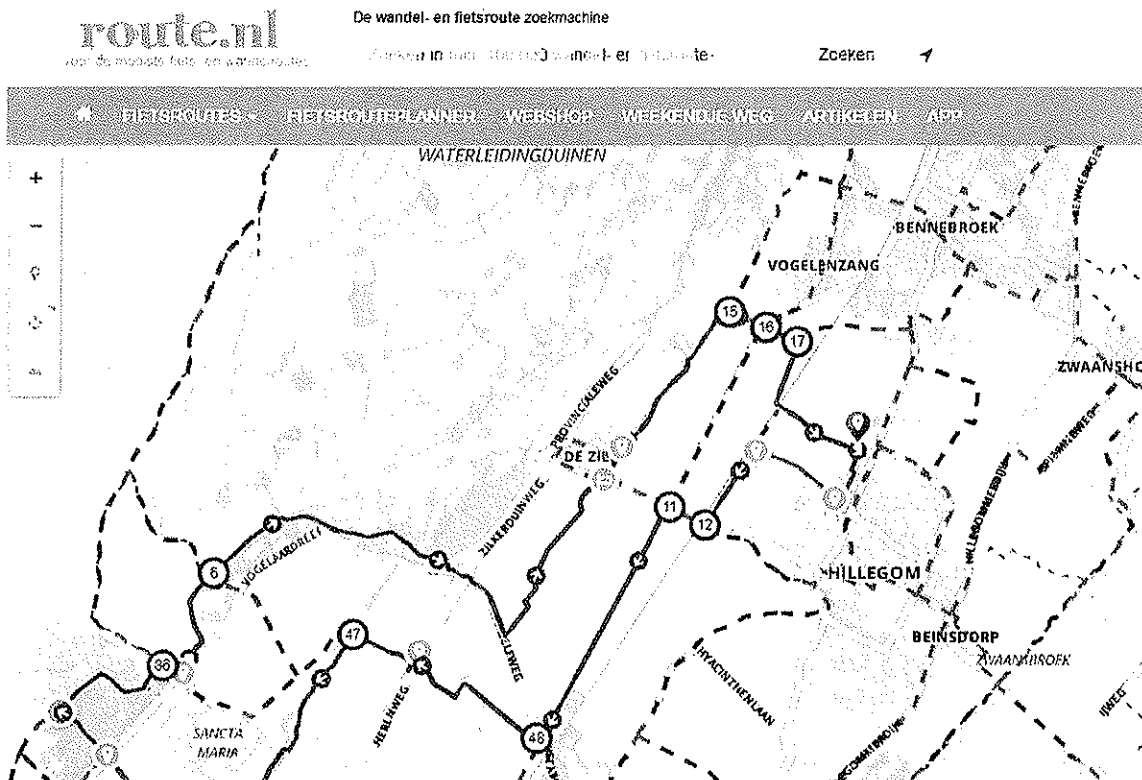
Kenmerken en waarden landschap. Provinciale Cultuurhistorische kaart Zuid-Holland (PZH, 2018) www.zuid-holland.nl/onderwerpen/landschap/cultuur-erfgoed/cultuurhistorische



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



De brede strandwal bij Hillegom vier eeuwen geleden, met aan de oostkant daarvan polders, o.a. de Weerlanerpolder en de Oostendorpolder (1615).



Fietsknooppuntenroute door het gebied tussen De Zilk, Vogelenzang, Hillegom en Bennebroek.





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



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



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



Bollengebied ten oosten van de Zandlaan in de Oosteinderpolder.



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

— 16 —



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

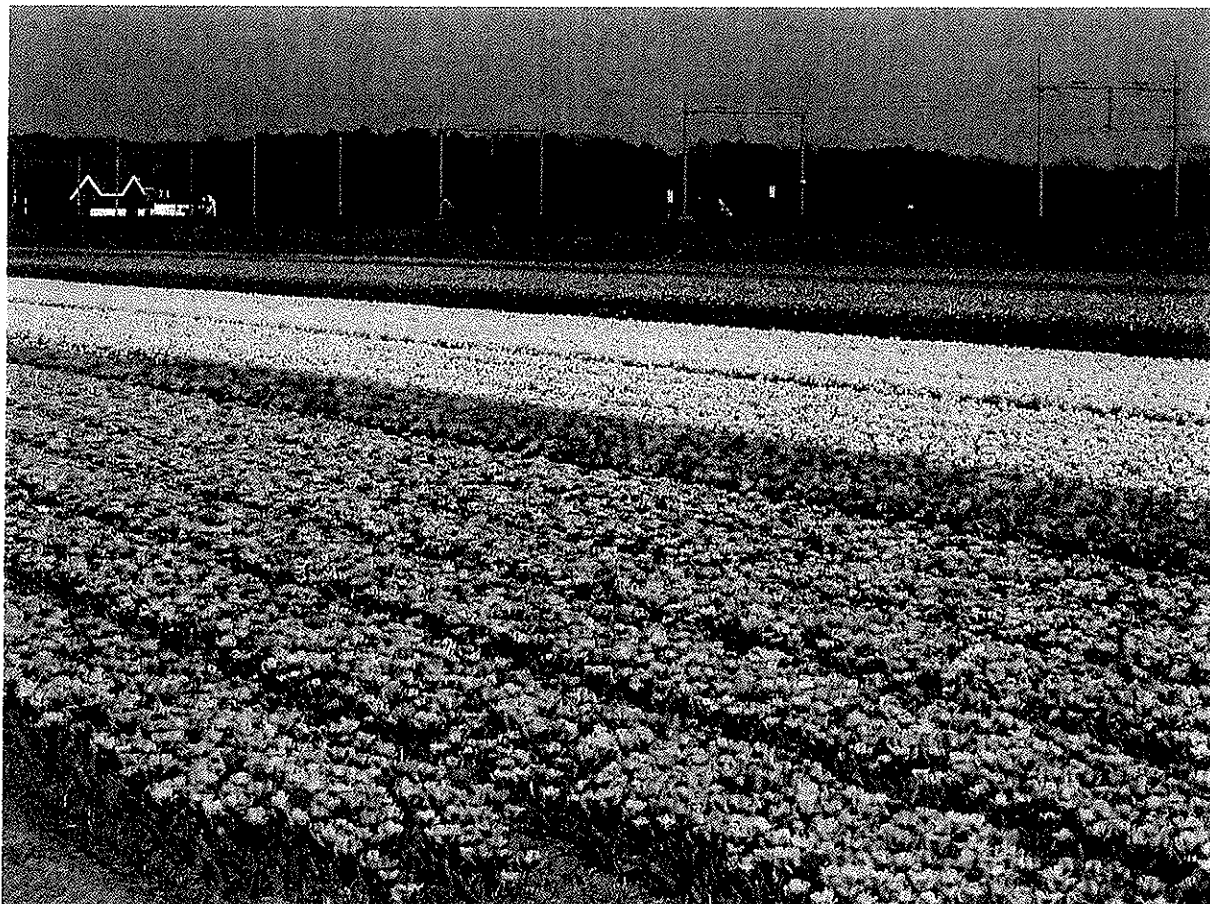


Oude beuken in een laanstructuur in het Lokhorsterduin in Hillegom.



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

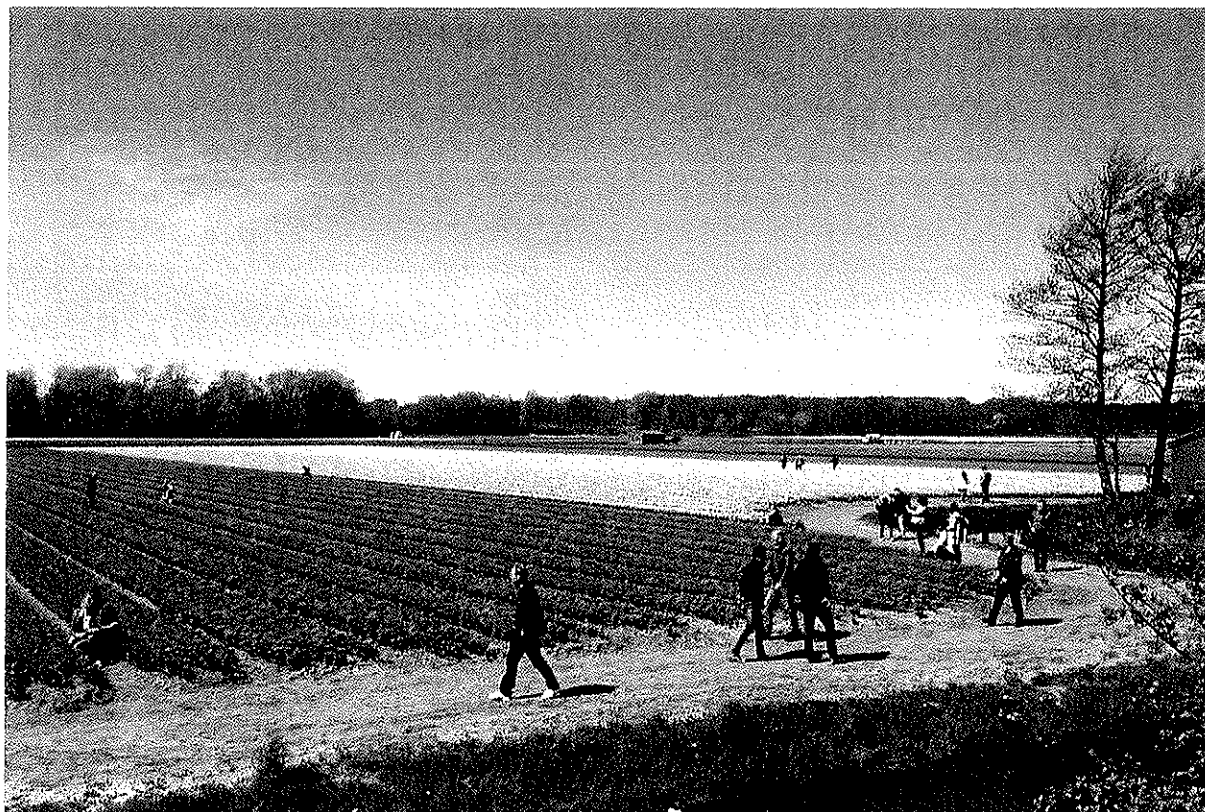




Bollenvelden op de strandwal tussen de 1^e Loosterweg en de spoorlijn in Hillegom.



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



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



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

Marca Bultink Communicatie | Huurloze

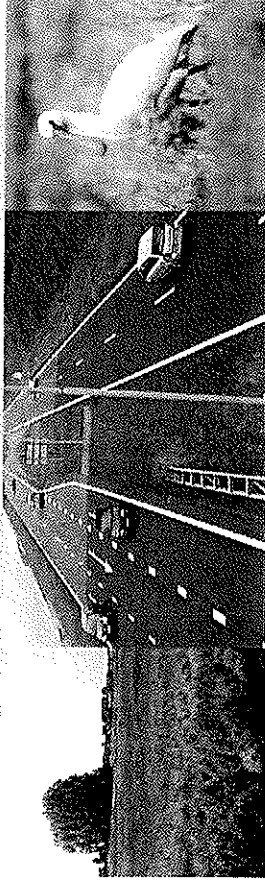
In opdracht van het CultuurHistorisch Genootschap Duin- en Bollenstreek, februari 2018.



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



DUINPOLDERWEG NEE



Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = Invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

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

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

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

Naam:	A.H.C. Otte en M.C.J. Bultink		
Organisatie:			
Postadres:	Spoorlaan	Huisnr.	1
Postcode:	2182 CN	Plaats:	Hillegom
E-mailadres	fam.otte@planet.nl		
Telefoonnummer:	(0252) 52 13 62		
Datum	18-02-2018		
Zienswijze:	Geachte mevrouw Lugtenburg, Hierbij sturen wij u onze zienswijze inzake de Duinpolderweg. Wij voegen die Zienswijze bij als bijlage. Wij ondersteunen ook de Zienswijze van het CultuurHistorisch Genootschap Duin- en Bollenstreek, waarin de effecten voor landschap en cultuurhistorie uitgebreider beschreven staan. Daarom sturen wij deze zienswijze hierbij ook mee. Met vriendelijke groet, A. Otte en M. Bultink		
Bijlage	55625753_3567926_Zienswijze_Duinpolderweg_A.H.C._Otte_en_M.C.J._Bultink.pdf		
Bijlage	55625753_3567927_Zienswijze_CHG_Duin-en_Bollenstreek_Duinpolderweg_15-02-2018.pdf		
Bijlage	55625753_3567928_Raamposter_Duinpolderweg_Nee.jpg		

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 20:35:38 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55625672.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55625672
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 20:35:41

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55625672)

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-Hillegom, 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:

Ten eerste is er veel onduidelijkheid over het voorkeursalternatief. er zal een nieuwe weg dwars door Hillegom en het industrieterrein komen. op de website Haarlemmermeergemeente staat echter dat er een directe verbinding komt naar de Weerlaan in Hillegom. 2 heel verschillende weergaven van een en hetzelfde voorkeursalternatief. Dit alleen al vind ik een zeer kwalijke zaak en getuigt van slechte communicatie. Bovendien, hoe deze weg dan over de ringvaart moet gaan wordt nergens uitgelegd. een hoge brug lijkt mij welhaast onmogelijk en erg kostbaar. Ook zie ik geen toegevoegde waarde in het oplossen van verkeersproblemen. Verkeer vanuit richting Hoofddorp komt via de nieuwe weg uit op de Weeresteinstraat in Hillegom, en dan? dan wordt het zowel linksaf als rechtsaf alleen maar drukker? en waarom moet het grootste gedeelte van de weg door Zuid Holland lopen? Ik pleit voor de variant Midden waarbij zowel Noord- als Zuid-Holland betrokken zijn, waarbij de weg niet zo dicht door of langs de bebouwde kom

getrokken wordt, Hillegom niet in tweeën wordt gesplitst en er geen nieuwe brug pal naast een bestaande brug komt. Om dezelfde reden ben ik tegen het doortrekken van de Weerlaan omdat deze toch al drukke weg alleen maar nog drukker wordt en direct langs een woonwijk ligt.

Bijlage

Bijlage

Bijlage

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLn5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 20:35:21 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55625666_3567913_Duinpolderweg.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55625666.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55625666
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 20:35:24

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED]
(Formdesknummer: 55625666)

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

Aan de Provinciale Statenleden
van de provincies
Zuid-Holland en Noord-Holland

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

Zoals u allen weet is alweer een groot aantal jaren geleden de N207 in Noord-Holland aangelegd die stopt bij grens met Zuid-Holland.

Hetzelfde gebeurde met de N206 in Zuid-Holland die dan plotseling ophoudt bij de grens van Noord-Holland.

De verbinding met de toen beoogde tracés zijn nooit tot stand gekomen.

Wel heeft dit tot gevolg gehad dat de wegen en dorpen waar deze provinciale wegen op uit komen met overlast opgezaaid zaten.

Wat is/was hier de reden voor?

Goed overleg of de problemen afschuiven?

De ene provincie heeft andere belangen dan de andere provincie.

Nu ligt er dan een nieuw plan.

De provincie Noord-Holland heeft al een aantal jaren de doortrekking van de Bennebroekerweg richting Hillegom gepland, enerzijds om Bennebroek te ontlasten van verkeer en anderzijds om in die omgeving bouwprojecten te kunnen realiseren,

Maar weer lijkt het erop dat Noord-Holland de nieuw geplande weg laat uitkomen op de N208 met een nu gekozen tracé wat Hillegom doorsnijdt. Dat Hillegom dan meer wordt belast met verkeer is kennelijk geen bezwaar!

Over veiligheid gesproken:

- Basisschool kinderen die een drukke weg moeten oversteken
- slechtere bereikbaarheid van het centrum van Hillegom, de winkels, de sportaccommodaties, de ouderencentra etc.

Ook is het weer een half plan want de doortrekking naar de N206 levert veel problemen t.a.v. woongebied en bosschages op dus laten we dat maar even rusten! En dat probleem is dan alleen voor de provincie Zuid-Holland.

Het tracé wat de weidegronden ten noorden van Hillegom doorsnijdt geeft dezelfde problemen als het tracé over de Weerlaan met eventuele doortrekking naar de N206.

Daarnaast moeten we zuinig zijn op dat kleine stukje natuurgebied, daar het één van de weinige plekken is waar de weidevogels, amfibien etc. nog een beetje een veilig plekje hebben. De rest is vrijwel allemaal cultuurgebied en woongebied waar de versterking steeds verder toeslaat.

Aandachtspunten:

- Het laatste gedeelte van de N205 dubbelbaans en een goede aansluiting naar Lisserbroek/Lisse maken

- Bij een verbreding en een betere verwerking van de N207 bij de N208 hoeft er geen extra doorsnijding van de Ringvaart te komen.
- Deze weg doortrekken naar de N206, zodat De Zilk ontlast wordt.
- Het spoor doorsnijdt het gebied en is een geluidhinderzone. Door hier naast een weg aan te leggen komt de verbinding naar het noorden tot stand en vindt er een samensmelting van geluidhinder plaats.
- In de zienswijze staat dat dit traject de beleving van de bollenstreek zal aantasten. Maar juist doordat je aan weerszijden bollenvelden hebt zal die beleving juist groter zijn en worden andere wegen ontlast.
- Ook Keukenhof kreeg alle medewerking om op bollengrond in gebruik te nemen. Dat moet dan toch ook mogelijk zijn voor zo'n belangrijke provinciale weg!
- Een provinciale weg creëer je niet door de woonkernen!

Provincie Zuid-Holland en Noord-Holland en de Gemeenten neem nu eens de verantwoordelijkheid voor het hele traject!

Neem nu geen halve maatregel door alleen een tracé tot de N208 te realiseren, maar bekijk het hele project en zadel Hillegom en De Zilk niet weer op met een niet compleet uitgewerkt en gerealiseerd plan.

Met vriendelijke groet,





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-Hillegomstreek, ook bekend als Duinpolderweg.

U wilt 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

18-02-2018

Zienswijze:

Geachte lezer,

In de bijlage kunt u mijn zienswijze lezen over de "Duinpolderweg" inzien.

Met vriendelijke groet,

Bijlage

55625666_3567913_Duinpolderweg.pdf

Bijlage

Bijlage

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 20:21:59 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55625516.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55625516
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 20:22:01

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55625516)



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-Hillegomstreek, ook bekend als Duinpolderweg.

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

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

Naam:

Organisatie:

Postadres: Huisnr.

Postcode: Plaats:

E-mailadres:

Telefoonnummer:

Datum:

Zienswijze:

TEKST EVENEENS PER REGULIERE BRIEF
VERZONDEN

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
p/a Provincie Noord-Holland
t.a.v. mevrouw R. Luchtenburg
1030959 / zienswijze Duinpolderweg
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

Heemstede, 16 februari 2018

Betreft: Zienswijze Duinpolderweg

Geachte college,

Inleiding:

Sinds eind 2016 is het Ford-Museum aan de Haarlemmerstraat 36 te Hillegom gesloten. De eigenaren van de gronden en opstallen zijn zich aan het oriënteren over de toekomst.

De totale gronden behelzen circa 34.500 m² met circa 12.500 m² huidige opstallen. Grote delen van de opstallen zijn en blijven in gebruik voor diverse bestaande doeleinden.

Namens de eigenaren van de het complex aan percelen Hillegommerstraatweg 16 t/m 36 te Hillegom, doen wij u dit schrijven toekomen.

Gesprek gemeente Hillegom:

Op uitnodiging van wethouder J. Verheijen van Hillegom, onder andere portefeuille R.O., volkshuisvesting, economische- en grondzaken, heeft in aanwezigheid van mevrouw

S. Eringa, beleidsmedewerker Planvorming Ruimte, er op 9 januari 2018 een gesprek plaatsgevonden bij de gemeente Hillegom. Tijdens dit gesprek is door de wethouder nadrukkelijk en met geestdrift aangestuurd op woningontwikkeling qua grote percelen met passende vrijstaande woningen. Dit conform het programma van Greenport Ontwikkelings Maatschappij (GOM), zijnde een intergemeentelijk grondbedrijf voor de Duin en Bollenstreek.

Dit alsdan wel uitsluitend in samenwerking met de eigenaren van aansluitende gronden, alsdan totaal circa 72.000 m² grond.

Er zijn door de positieve grondhouding van de gemeente Hillegom, i.c. wethouder Verheijen, gesprekken en contacten met GOM geweest en de Duinpolderweg zou hierin geen belemmering zijn vanwege het voorkeursalternatief van de Provincie Zuid-Holland, danwel reeds bestaande of nadere inbreng.

Varianten Duinpolderweg:

Als grondeigenaar van een stukje van het tracé Middenvariant hebben wij tot op heden geen direct standpunt of zienswijze ingenomen, mede daar de Middenvariant door een historische Oosteinderpolder slechts een theoretische denkbeeldige variant op een tekentafel leek te zijn. Mensen met kennis van dit gebied hadden deze variant waarschijnlijk nooit bedacht. Ook een weg aan de rand, ten noorden van de Oosteindervaart, doet grote afbreuk aan het bijzondere en unieke historische karakter van de Oosteinderpolder.

Daarbij zijn wij wel van mening dat er in de toekomst een verbetering van de bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek gewenst zou zijn, maar dan op de minst belastende wijze voor de streek, alsmede met behouden van de weinige ongeroerde (natuur)gebieden. Economische vooruitgang is prima, maar wel met oog voor (cultuur)historie. Een directe verbinding met de N206 is ons inziens ook (nog) niet gewenst vanwege de mogelijk extra aantrekkende werking van forenzen-

en toeristenverkeer.

Uw Voorkeursalternatief is helaas grotendeels voorbijgegaan aan alternatieven die zijn aangedragen door betrokken mensen met goede inzichten voor de regio.

Na beraad menen wij dat, indien er aanpassingen aan de infrastructuur gedaan dienen te worden, het alternatief NOG Beter 2.0 de meest gereede optie is voor de gecombineerde regio Zuid-Kennemerland / Haarlemmermeer / Duin en Bollenstreek, alsmede de gemeente Hillegom zelf. Het volgens van de aanbevelingen in deze variant qua verdiept aanleggen, c.q. tunnels, is hetgeen onze steun heeft.

Tot zover onze zienswijze op de beoogde Duinpolderweg, ongeacht de variant.

Wel willen wij u als grondeigenaar verzoeken ons directer en intensiever te betrekken indien u meent de Oosteinderpolder in het tracé op te nemen. Vooralsnog staan wij niet open voor gebruik van onze gronden hieromtrent.

Hoogachtend,



Bijlage

Bijlage

Bijlage

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 20:04:33 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: 55524361_3567851_Zienswijze_aanleg_Duinpolderweg_-
_Jan_Kadijk.jpg,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55524361.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Gewijzigde invoer
Kenmerk	55524361
Status	Gereed
Aangemaakt	12-02-2018 14:48:44
Gewijzigd	18-02-2018 20:04:35

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55524361)

Hillegom, 18 februari 2018

Geacht college,

Hierbij wil ik graag een zienswijze indienen in verband met de voorgenomen aanleg van de zogeheten Duinpolderweg in de bollenstreek. Hieronder geef ik u mijn argumenten en een daarbij behorende toelichting.

Ik ben voor een oplossing die zo veel mogelijk gebruik maakt van bestaande infrastructuur waarbij er nu geen enorme investeringen worden gedaan die voor de langere termijn waarschijnlijk helemaal niet nodig zijn. Daar kan tenslotte altijd op een later moment over worden beslist.

Ik woon hier al de nodige jaren en ben tot nu toe niemand tegengekomen die enthousiast wordt van de aanleg van deze snelweg in onze regio. Het is een oplossing voor een niet bestaand probleem.

1 - Nut en noodzaak van deze snelweg zijn niet bewezen en de snelweg zal het huidige karakter van de streek ondermijnen waardoor het gebied een stuk minder aantrekkelijk zal worden.

2 - Er is onvoldoende onderzocht wat een echte verbetering van het openbaar vervoer in de regio tot gevolg kan hebben. Meer treinen, een "seizoens" Keukenhof station bij Lisse, meer bussen en meer bushaltes in plaats van minder en zo zijn er vast nog wel meer oplossingen te bedenken waar iedereen in de streek voordeel van zal hebben.

3 - Er is onvoldoende onderzocht wat er met uitplaatsing van transportbedrijven (naar bijvoorbeeld een locatie naast de A207) bereikt kan worden.

4 - De snelweg bij Hillegom lost helemaal niets op en zal een aanzuigende werking hebben op verkeer omdat dit uit de wijde omgeving toe zal stromen.

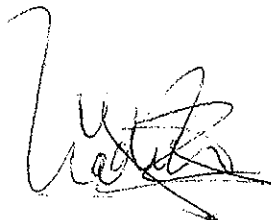
5 - Er wordt onvoldoende rekening gehouden met toekomstverwachtingen waarbij er minder bevolkingsgroei zal zijn. Bovendien is er minder asfalt nodig omdat men dichter op elkaar gaat rijden.

6 - Binnen de bollenstreek is er maar een klein aantal gebieden geschikt voor weidevogels. De aanleg van een snelweg dwars door een net voor deze vogels geschikt gemaakt natuurgebied is een heel vreemde beslissing wanneer er op Europees, Nederlands en provinciaal niveau juist stimuleringsmaatregelen worden genomen om dit soort natuurgebieden mogelijk te maken. Hier ben ik dan ook erg op tegen, zeker zolang er nog andere mogelijkheden zijn.

Wanneer de politiek toch besluit om hier deze snelweg aan te leggen, verzoek ik u dit op zo'n manier te doen dat het unieke karakter van de streek zo weinig mogelijk wordt aangetast, zoveel mogelijk gebruik makend van tunnels en ingegraven wegen en zeker geen bruggen of andere landschap verstorende elementen.

Met vriendelijke groet,

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



18 februari 2018

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 krijgt een vergoeding van € 100,- indien 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	12-02-2018		
Zienswijze:	Zie bijlage		
Bijlage	55524361_3567851_Zienswijze_aanleg_Duinpolderweg_- [redacted].jpg		
Bijlage			
Bijlage			

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2x5YW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 20:04:03 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments: Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55590506.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55590506
Status	Gereed
Aangemaakt	16-02-2018 09:44:44
Gewijzigd	18-02-2018 20:04:06

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55590506)



Provincie
Noord-Holland

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = Invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

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

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

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

Naam:

Organisatie:

Postadres: Huisnr.

Postcode: Plaats:

E-mailadres:

Telefoonnummer:

Datum:

Zienswijze:

Beste Provincie,

Wij wonen in de wijk Treslong in Hillegom. Wij forenzen dagelijks naar Amsterdam en omgeving. Wij gaan mee in de zienswijze van de provincie dat extra regionale ontsluiting nodig is. Zeker met het oog op de toekomst - meer huizen/bewoners in Hillegom - maar ook nu al zijn in de spits met de huidige bewonersaantallen de eerste tekenen te zien van de tekortkomingen van de in- en uitvalswegen.

Voorkeursoptie:

Wij zijn voorstander van de voorkeursoptie zoals deze er op dit moment ligt. Op twee aandachtspunten na. Wij zijn van mening dat een tunnel serieus in overweging genomen dient te worden. Ten eerste om zo te garanderen dat de verkeersdoorstroming gedurende de gehele dag optimaal blijft. Een brug zal namelijk open en dicht moeten om boten en schepen door te laten, zoals reeds op de N207 voor verstopping zorgt. Met een

tinnen zal ook (deels) tegemoet gekomen worden aan de bezwaren voor milieu en overlast voor het natuurgebied wat doorkruist gaat worden.

Het volgende aandachtspunt zien wij in het feit dat de voorgestelde route nu stopt na industriegebied Horst-en-Daal op de Weeresteinstraat en dat er nu een op- en afrit gepland staat ter hoogte van de oude manege. Als wij het plan goed begrijpen dan zou de oprit naar de Weerestein de hoofdroute moeten zijn. Maar wij verwachten dat mensen die uit de Zilk en Noordwijkerhout komen (zolang de N206 niet verlengd wordt) via de Pastoorslaan aansluiting zullen zoeken op de nieuwe weg. Bij het kruispunt Weerlaan/Weerestein verwachten wij dat veel mensen de Weerlaan zullen kiezen waardoor de oprit snel een knelpunt kan worden. Wij willen er daarom voor opteren om daar een techniek te implementeren om deze route te ontmoedigen.

Andere mogelijkheid:

De Middenvariant lijkt ons een gedegen alternatief. Echter ook hier zouden wij de mogelijkheid van een tunnel in plaats van een brug onderzocht willen hebben.

Tegenstand:

Bij een variant waarbij de Weerlaan verlengd en doorgetrokken wordt naar de N207 zoals bij bijvoorbeeld het alternatief 'NOG Beter 2.0' zetten wij echter grote vraagtekens. Ten eerste het (regionaal) oplossend vermogen van een weg zo diep in Hillegom en aansluiting op die plaats op de N206 is volgens ons beperkt. Daarnaast wordt een lokale weg weg vermengt met een regionaal doel. Dit zal op langere termijn alsnog voor problemen zorgen. De fijnstof en overlast dichtbij dichtbevolkte wijken zijn naar onze mening in deze variant ook onderbelicht.

Vragen:

Wij zien in alle varianten een verkeers-toename op de weerlaan -deze weg loopt vrijwel direct achter onze achtertuin -, zien jullie deze toename ook en kunnen jullie ons verschaffen van cijfers? Wij zouden graag willen weten wat de opties of aanpassingen zouden zijn voor uitbreiding op de reeds bestaande geluidswal.

Slot.

Wij hopen hiermee de Provincie een beeld te geven van onze zienswijze en zien uit naar uw reactie.

[Redacted]
[Redacted] te Hillegom

Bovenstaande punten worden gedeeld door onze buurvrouw mevr. [Redacted]
[Redacted]

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

Bijlage
Bijlage
ijlage

From: "Formdesk Response"
<VGvhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 19:43:09 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55625086_3567793_Duinpolderweg.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55625086.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55625086
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 19:43:12

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55625086)

Hiermee dienen wij een zienswijze in tegen het voorlopig voorkeursalternatief waartoe op 19 december 2017 is besloten (Duinpolderweg).

Onze zienswijze richt zich op de nieuwe verbindingsweg tussen de A44 en Lisse (uit alternatief NOG Beter 2.0)

1. Wij denken dat het hoofdprobleem van de verminderde doorstroom op lokale wegen niet zozeer te vinden is in deze lokale wegen zelf, maar in de wegversmallingen op de A44 ter hoogte van de bruggen. Door deze versmallingen gebeuren vaak ongelukken, waardoor vervolgens alle verkeer op de lokale wegen vastloopt. Daarnaast zorgen de versmallingen voor verminderde doorstroomsnelheid.

Dit probleem is volgens ons niet opgelost met het aanleggen van extra lokale wegen. Daarnaast komt de verbindingsweg die men nu voor ogen heeft uit op de bestaande kruising en op- en afrit bij Kaagdorp/Abbenes (afrit 2). Dit is nu al een zeer onoverzichtelijk en gevaarlijk punt. Dit zal bij toenemende verkeersdrukke gaan leiden tot ongelukken en opstoppen! Bovendien bevindt deze op- en afrit zich juist bij een van de bruggen waar met regelmaat ongelukken gebeuren. Met een toename van verkeer dat via deze oprit de snelweg opkomt, neemt het risico op ongelukken waarschijnlijk alleen maar toe. Wij vragen ons af of er een verkeerstechnisch onderzoek is gedaan naar de effecten van de verbindingsweg op de verkeersveiligheid en doorstroomsnelheid op dit punt op de A44.

Kortom wat ons betreft zit de oplossing voor het hoofdprobleem in het aanpakken van de doorstroming op de A44 door het verbreden van de weggedeelten bij de beide bruggen.

2. In de Poelpolder hebben de bewoners dagelijks te maken met vliegverkeer van en naar Schiphol. Dit veroorzaakt geluidsoverlast en luchtvervuiling. Met de beoogde verbindingsweg komt hier een nieuwe vorm van overlast en vervuiling bij.

Door het aanleggen van de extra verbindingsweg is dus sprake van een stapeling van negatieve effecten waar dezelfde burgers de dupe van worden. Daar zijn wij het niet mee eens.

We vragen ons af of hier wel voldoende en gedegen onderzoek naar verricht is, waarbij ook de al bestaande effecten van het vliegverkeer zijn meegewogen. Daarnaast willen we graag weten in hoeverre in de plannen geluidswerende maatregelen zijn opgenomen en zijn gebudgetteerd.

3. Met de beoogde verbindingsweg wordt de huidige Rooversbroekpolder doorkruist, een prachtige en historische polder waar dagelijks door veel mensen gerecreëerd wordt.

In 2013 is er door het college van burgemeesters en wethouders nog besloten om geen glastuinbouw toe te staan, maar vast te houden aan de oorspronkelijke bestemming van de polder. Het is wel heel vreemd dat nu dan zomaar besloten kan worden om door dit gebied een drukke verkeersweg aan te leggen. Met deze weg wordt de hele eigenheid van de polder teniet gedaan.

4. Met de aanleg van de beoogde verbindingsweg, zal de waarde van onze woning en ons woongenot sterk verminderen. Immers, er zal sprake zijn van toename van geluidsoverlast en luchtvervuiling, de verkeersveiligheid in de nabije omgeving zal sterk verminderen en de rustgevende uitvalsbasis in de Rooversbroekpolder verdwijnt.

Al jaren lang genieten wij enorm van onze woning in de Poelpolder en we gingen er zonder meer vanuit dat we ook de komende jaren nog volop woongenot zouden hebben. Echter, door de plannen die nu voor liggen, wordt er eenzijdig sterk afbreuk gedaan aan ons woongenot en aan dat van onze medebewoners in de Poelpolder. Als dit plan uitgevoerd zou worden, hoe gaat de gemeente/provincie ons hier voor compenseren voor materiële en immateriële schade?

Eerder hebben we gehoord over de plannen voor de Duinpolderweg in het gebied rondom Hillegom en Bennebroek. Om die reden hebben wij de planvorming niet heel actief gevolgd. Pas in een later stadium is de verbindingsweg bij Lisse in de plannen gekomen. Wij hebben dit niet tijdig genoeg opgemerkt. Het was in onze ogen niet meer dan logisch geweest als de bewoners van de Poelpolder actief tijdig per brief op de hoogte waren gesteld van deze plannen. Wij vinden het zeer onzorgvuldig dat dit niet gebeurd is.

Zienswijze Planstudie Duinpolderweg

* = invoer verplicht

Refentie/zaaknummer 1030959

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

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

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

Naam:		
Organisatie:		
Postadres:		Huisnr.
Postcode:		Plaats: Lisse
E-mailadres		
Telefoonnummer:		
Datum	18-02-2018	
Zienswijze:	zie bijlage	
Bijlage	55625086_3567793_Duinpolderweg.pdf	
Bijlage		
Bijlage		

From: "Formdesk Response"
<VGVhbV9QT0Bub29yZC1ob2xsYW5kLm5s=response@formdesk.com>
Date: 18 Feb 2018 21:51:01 +0100
To: "Post" <Post@Noord-Holland.nl>
Subject: Zienswijze planstudie Duinpolderweg
Attachments:
55626433_3568070_Zw_Monumentencie_Hgom.pdf,Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg_55626433.pdf

Titel	Zienswijze Planstudie Duinpolderweg
Naam	Zienswijze_Planstudie_Duinpolderweg
Actie	Ingevuld formulier
Kenmerk	55626433
Status	Gereed
Aangemaakt	18-02-2018 21:51:03

Geachte collega,

Deze aanvraag graag registreren onder zaaknummer **1030959**

Formdeskonderwerp:
Indienen zienswijze planstudie Duinpolderweg door [REDACTED] (Formdesknummer:
55626433)



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

per mail info-duinpolderweg@noord-holland.nl

Datum: 16 februari 2018

ZIENSWIJZE

Geachte Gedeputeerden,

Hierbij dien ik een zienswijze in namens de Monumentencommissie Gemeente Hillegom naar aanleiding van de uitkomsten van de Planstudie/ Milieu Effect Rapport (MER) en het voorlopig voorkeursalternatief Duinpolderweg.

De commissie maak nadrukkelijk bezwaar tegen het gekozen voorlopig voorkeursalternatief.

Afgelopen woensdag 7 februari heeft de Monumentencommissie van de gemeente Hillegom vergaderd in het gemeentehuis. Tijdens deze vergadering is ook de tracékeuze Duinpolderweg van de provincies Noord- en Zuid-Holland besproken. De Monumentencommissie van Hillegom is mordicus tegen een wegdoorsnijding van de Vosse- en Weerlanerpolder. Het uit cultuurhistorisch oogpunt kwalitatief belangrijke slagenlandschap van deze polder wordt door deze tracékeuze onherstelbaar aangetast. Daarnaast is de geplande aantakking op de Weeresteinstraat ter hoogte van Huize Eendracht (Weeresteinstraat 126) desastreus voor de kwaliteit van dit Rijksmonument.

Als u nog vragen heeft, kunt u met mij contact opnemen via telefoonnummer [REDACTED] of via e-mail [REDACTED].
Met vriendelijke groet,

p.a. [REDACTED]
Namens de Monumentencommissie van de gemeente Hillegom
[REDACTED] voorzitter



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-Hollenstreek, 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:

Hierbij ontvangt u de zienswijze van de
Monumentencommissie van de gemeente
Hillegom.
Met vriendelijke groet,
Werkorganisatie HLTsamen

Wabovergunningverlener
Team Vergunningen, Publieksservice
Aanwezig op: maandag, dinsdagochtend,
woensdag, donderdagavond, vrijdag.
Telefoon: 14 0252

Bijlage:

Bijlage:

Bijlage: